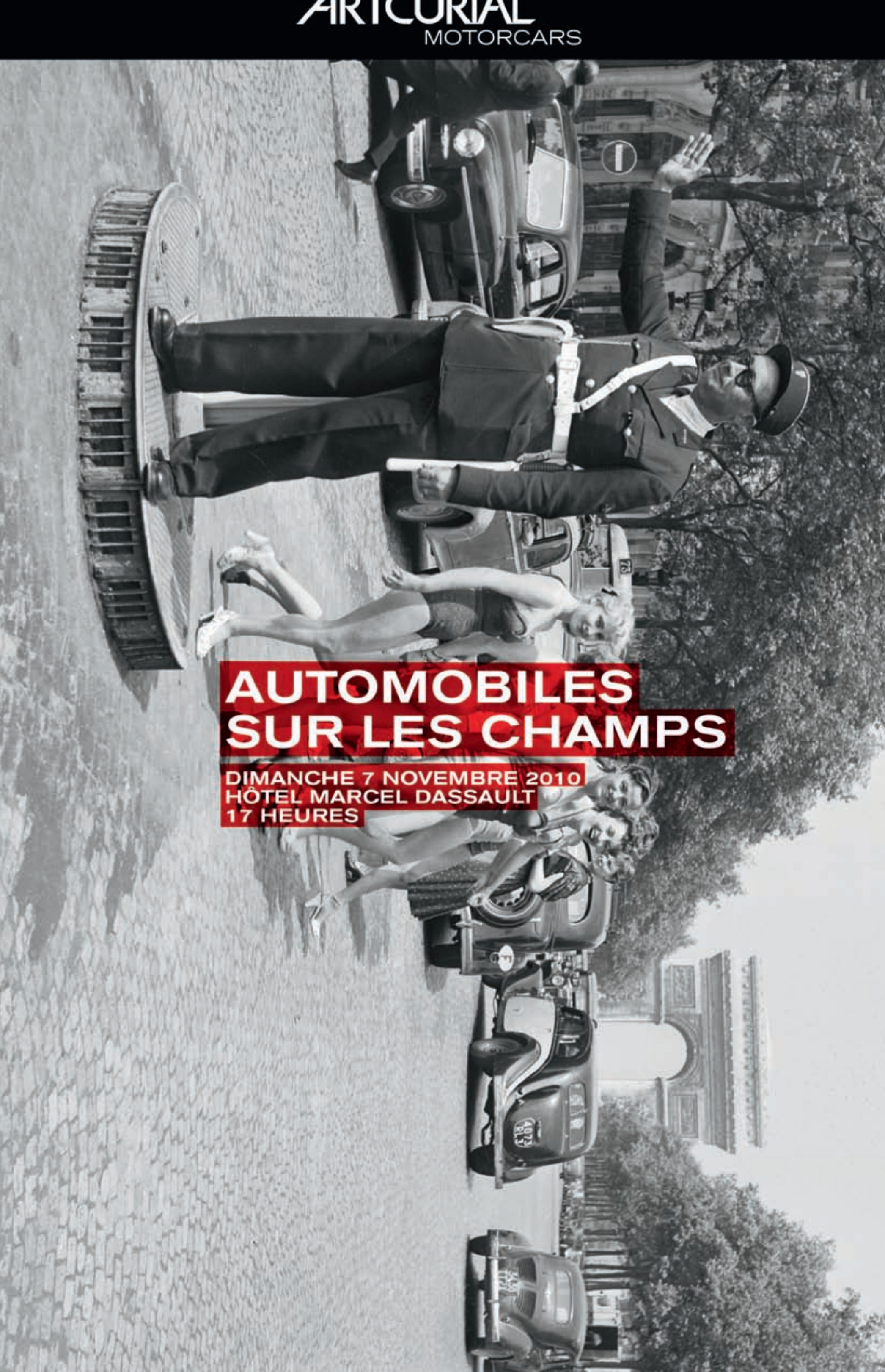

ARTCURIAL
MOTORCARS
AUTOMOBILES
SUR LES CHAMPS
DIMANCHE 7 NOVEMBRE 2010
HÔTEL MARCEL DASSAULT
17 HEURES



# AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS

DIMANCHE 7 NOVEMBRE 2010 À 17H

*SUNDAY 7TH NOVEMBER 2010, 5PM*




**ARTCURIAL**
**BRIEST - POULAIN - F.TAJAN**

**Hôtel Marcel Dassault**
**7, Rond-Point des Champs-Élysées**
**75008 Paris**

## ASSOCIÉS

**Francis Briest,** Co-Président
**Hervé Poulain**
**François Tajan,** Co-Président

## DIRECTEURS ASSOCIÉS

**Violaine de La Brosse-Ferrand**
**Martin Guesnet**
**Fabien Naudan**

## ARTCURIAL MOTORCARS

**Direction : Matthieu Lamoure**
**Hervé Poulain,** commissaire-priseur
**Matthieu Lamoure et Pierre Novikoff,** spécialistes
**Frédéric Stoesser,** spécialiste consultant
**Iris Hummel,** administratrice

**Comptabilité des ventes / *accounting***
Marion Carteirac
Tél. : +33 (0) 1 42 99 20 44 / Fax : +33 (0) 1 42 99 20 22
mcarteirac@artcurial.com

**Ordres d'achat / *bids***
Anne-Sophie Masson
Tél. : +33 (0) 1 42 99 20 51 / Fax : +33 (0) 1 42 99 20 60
bids@artcurial.com

## AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS

**Paris - Hôtel Marcel Dassault**
**7, Rond-Point des Champs-Élysées, 75008 Paris**

**Contact pendant l'exposition / *Contact during viewing***
**Tél. : +33 (0)1 42 99 20 56**
**Fax : +33 (0)1 42 99 16 39**

### COMMISSAIRE PRISEUR / *AUCTIONEER*
**Hervé Poulain**

### SPÉCIALISTES / *SPECIALISTS*

**Matthieu Lamoure**
Tél. : +33 (0)1 42 99 16 31 Mobile : +33 (0)6 78 13 62 42
mlamoure@artcurial.com

**Pierre Novikoff**
Tél. : +33 (0)1 42 99 16 32 Mobile : +33 (0)6 63 25 85 92
pnovikoff@artcurial.com

**Frédéric Stoesser, consultant**
Tél. : +33 (0)1 42 99 16 38 Mobile : +33 (0)6 11 31 86 00
fredstoesser@yahoo.fr

**Estelle Perry, consultante automobilia**
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 56
motorcars@artcurial.com


### ADMINISTRATRICE/*ADMINISTRATOR*

**Iris Hummel**
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 56
Fax : +33 (0)1 42 99 16 39
ihummel@artcurial.com


### EXPOSITIONS PUBLIQUES / *VIEWING*
**Garage privé de l'Hôtel Dassault, entrée par le 59 av. Montaigne**
***Hôtel Dassault's, private garage entrance at 59, av. Montaigne***

**Samedi 6 novembre** — **10h - 20h**
*Saturday 6th november* — *10am - 8pm*

**Dimanche 7 novembre** — **10h - 17h**
*Sunday 7th november* — *10am - 5pm*

### VENTE / AUCTION:
DIMANCHE 7 NOVEMBRE — 17H AUTOMOBILIA
18H VOITURES DE COLLECTION

*SUNDAY 7TH NOVEMBER* — *5PM AUTOMOBILIA*
*6PM MOTORCARS*

### CATALOGUE & VIDEOS ONLINE
**www.artcurial.com/gp2010**

### VENTE N° / *AUCTION N°* 1931



# AUTOMOBILIA

## MASCOTTES - *MASCOTS*

### 1
**“Pégase, Automobiles Amilcar”**
Mascotte signée Darel. Bronze argenté, vers 1925. H : 10 cm

*“Pegasus, Automobiles Amilcar”*
*Mascot signed Darel. Silvered bronze, about 1925. H : 10cm*

**€ 200 / 350**

### 2
**“Éléphant”**
Mascotte signée Biot. Bronze argenté, vers 1920. H : 9,5 cm

*“Elephant”*
*Mascot signed Biot. Silvered bronze, about 1920. H : 9.5 cm*

**€ 200 / 350**

### 3
**“Centaure, Automobiles Unic”**
Mascotte signée F. Bazin. Bronze argenté, vers 1925. Monture déportée pour fixation thermomètre Boyce. H : 14 cm

*“Centaur, Automobiles Unic”*
*Mascot signed F. Bazin. . Silvered bronze, about 1925. Mounting taken off to fix the Boyce radiator cap thermometer. H : 14cm*

**€ 400 / 600**

### 4
**“Méditation”**
Signé A.E.L, attribuée à Ch. Paillet. Bronze Argenté. H: 16 cm

*“Meditation”*
*Signed A.E.L, attributed to Ch. Paillet. . Silvered bronze. H: 16 cm.*

**€ 400 / 600**

### 5
**“Pigeon Voyageur”**
Mascotte signée Darel avec thermomètre Boyce (accidenté). Bronze nickelé, vers 1925. H : 17 cm

*“Carrier Pigeon”*
*Mascot signed Darel with Boyce radiator cap thermometer (damaged). Nickel bronze, about 1925. H : 17 cm*

**€ 200 / 300**

### 6
**“Gitane au tambourin”**
Mascotte double face signée J. Garnier. Bronze patine bronze, vers 1925. Montée avec ailes sur socle. H : 14cm

*Gypsy with a tambourine*
*Double faced mascot signed J.Garnier. Bronze with bronze patina, about 1925. Mounted with wings on base. H :14cm*

**€ 300 / 500**


1


2


3


4


5


6



## 7

### "Amour à califourchon"

Mascotte signée Cairal de Sérézin. Bronze argenté. Rare et belle mascotte uniquement référencée dans "Motoring Mascots of the world" par W.C. Williams, G.A.C. Portland 1990 sous le N° 686. H : 16 cm

*"Love Astride"*

*Mascot signed Cairal de Sérézin. Silvered bronze. Rare and beautiful mascot with unique reference in "Motoring Mascots of the World" by W.C. Williams, G.A.C. Portland 1990 under No. 686. H : 16 cm*

**€ 2 000 / 2 500**



## 8

### "Nini"

Mascotte attribuée à AEL. Bronze peint polychrome, vers 1920. H : 16 cm

*"Nini"*

*Mascot attributed to AEL. Polychrome painted bronze, about 1920. H : 16 cm*

**€ 400 / 550**

## 9

### "Aigle"

Mascotte signée Ruffony. Métal composé nickelé, vers 1930. H : 13 cm

*"Eagle"*

*Mascot signed Ruffony. Nickel metal compound, about 1930. H : 13 cm*

**€ 100 / 150**

## 10

### "Icare, Automobiles Farman"

Mascotte signée Colin George, fondeur Contenot-Lelièvre avec cachet du syndicat des fondeurs de bronze Unis. Adoptée par les automobiles Farman. Bronze argenté, vers 1920. H : 15 cm

*"Icarus, Automobiles Farman"*

*Mascot signed Colin George, founder of Contenot-Lelièvre with official stamp of the Unis bronze foundry syndicate. Adopted by Automobiles Farman. Silvered bronze, about 1920. H: 15 cm*

**€ 800 / 1 200**



4



5



6

## 11
**"La Cigogne"**
Bronze argenté, H : 9 cm. Pied vrillé.

*"The Stork"*
*Silvered bronze, H: 9 cm. Foot twisted.*

**€ 200 / 250**

## 12
**"Cigogne, Hispano Suiza"**
Mascotte signée F.Bazin, bronze nickelé. Modèle adopté par les automobiles Hispano-Suiza. Cachet H.S. et n° sous le socle. L: 18 cm, H: 13 cm. Ailes rognées au niveau de la base.

*"Flying Stork, Hispano Suiza"*
*Mascot signed F.Bazin, nickel bronze. Model adopted by Hispano-Suiza automobiles. Hispano-Suiza official stamp and numbered under the base. L:18 cm, H:13 cm. Wings clipped at the level of the base.*

**€ 700 / 1 000**

## 13
**"Figure de Proue"**
Mascotte signée Auscher. Bronze chromé. H : 8 cm

*"Figurehead"*
*Mascot signed Auscher. Chromed bronze. H :8 cm*

**€ 150 / 200**


11


12


13



# DESSINS ET PEINTURES - *DRAWINGS AND PAINTINGS*

## 14
**Pierre Dumont (1920-1986)**
**Lancia**
Gouache. Dim : 30 x 58 cm, encadrée.

*Lancia*
*Gouache. Dim : 30 x 58 cm, framed.*

**€ 150 / 200**

## 15
**Géo Ham (Georges Hamel 1900-1972)**
**"Cuisine en vol"**
Aquarelle et gouache, signée Géo Ham. Cuisinier au travail à bord d'un long courrier dans les années 50. 46 x 33 cm, encadrée.

*"In-Flight Cuisine"*
*Watercolour and gouache, signed Géo Ham. Cook at work on board an ocean liner in the 1950s. 46x33 cm, framed.*

**€ 500 / 800**


14


15

## 16

### Pendule Bugatti

Pendulette en forme de radiateur Bugatti, mouvement mécanique 8 jours au sigle de la marque (postérieur), montée sur socle en bois. Fabrication de l'atelier Bunny Phillips des années 50/60. Fonctionne. H : 19 cm x 12,5 cm

*"Bugatti Clock"*
*A small clock in the form of a Bugatti radiator, mechanical movement 8 days in the name of the marque, mounted on wooden base. Made by the Bunny Phillips workshop in 1950s/1960s. Working order. H : 19 cm x 12.5 cm.*

**€ 380 / 450**

## 17

### Montre Jaeger 8 jours

Montre mécanique 8 jours, remontoir à 3 heures et mise à l'heure à 9. Avec étrier et cerclage d'origine pour fixation tableau de bord. Fonctionne. Diamètre : 8 cm

*"Jaeger 8 day Watch"*
*8 day mechanical watch, wind knob at 3 o'clock position and resetting at 9 o'clock position. With original clip and fitment for fixing to dashboard. Working order. Diameter : 8 cm*

**€ 300 / 350**

## 18

### "Chronoflight Jaeger"

Mouvement mécanique, 8 jours avec totalisateur jusqu'à 60 minutes et enregistrement de marche jusqu'à 12 heures. 3 boutons (arrêt enregistrement du temps de marche) Avec sa notice d'origine et étrier de fixation tableau de bord. Fonctionne. Diamètre : 8,5 cm

*"Jaeger Chronoflight"*
*Mechanical movement, 8 days with adding mechanism up to 60 minutes and travel recording up to 12 hours. 3 buttons (stoppage of recording of travel time). With its original notice and clip for fixing to the dashboard. Working order. Diameter : 8,5 cm*

**€ 1 700 / 2 000**




16




17




18



19

## 19
### Montre Jaeger 4 jours
Montre mécanique 4 jours, avec étrier de fixation tableau de bord. Fond blanc, remontoir à 8 heures. Fonctionne. Diamètre : 8 cm

*"Jaeger 4 day Watch"*
*Mechanical 4 day watch, with clip for fixing to dashboard. White background, winding knob at 8 o'clock position. Working order. Diameter : 8 cm*

**€ 200 / 250**



## 20
### Lot de badges Hispano Suiza et divers
Deux badges Hispano Suiza, le premier ancien en émail et le second de la Fraternité Internationale des automobilistes Hispano Suiza. Deux autres de club, et deux insignes de boutonnière (accidentés).

*"Lot of Hispano Suiza badges and miscellaneous items"*
*Two Hispano Suiza badges, the first one old in enamel and the second of the Fraternité Internationale des Automobilistes Hispano Suiza. Two other club badges, and two buttonhole badges (damaged).*

**€ 200 / 250**

## 21
### Lot Bugatti
Badge American Bugatti Club numéroté 1, deux briquets publicitaires pour l'atelier Bunny Phillips, une broche du Bugatti Owners Club( accidentée), quinze insignes de boutonnière modernes, un petit embouti et un taille crayon.

*"Bugatti Lot"*
*American Bugatti Club badge numbered 1, two advertising cigarette lighters for the Bunny Phillips workshop, a Bugatti Owners Club brooch (damaged), fifteen modern buttonhole badges, a small embossed item and a ballpoint pen.*

**€ 150 / 180**

## 22
### "Maquette d'auto école"
Maquette didactique pour le fonctionnement des différents organes de l'automobile. En bois et métal, très tôt, accidents et manques. Longueur : 71 cm

*"Driving school model"*
*Instructional model for the operation of the various organs of the automobile. In wood and metal, very early, some damage and missing parts. Width 71 cm*

**€ 150 / 200**

## 23
### Carré Hermes – Édité pour Peugeot
Carré en soie imprimée, réalisé en 1955, titré Tableau des marques symboliques des quatre vingt dix départements correspondant aux numéros des automobiles de la métropole, édité pour Peugeot, d'après R. Louis.

*"Hermes Silk Square – produced for Peugeot"*
*A printed silk square produced in 1955 entitled "Picture of the symbolic marks of the ninety French departments" corresponding to the numbers of automobiles in the country, produced for Peugeot, according to R. Louis.*

**€ 1 300 / 1 500**


23

## DOCUMENTATION - *DOCUMENTS*

### 24
### Les 24 Heures du Mans 1952 à 1956

Suite de cinq programmes officiels, première et quatrième de couverture par Geo Ham, en bon état. On joint un lot de Paris Match sur le même thème.

*Le Mans 24 Hour Race 1952 to 1956*
*Set of five official programmes, the first and fourth with cover by Geo Ham, in good condition. Added is one lot of Paris Match on the same subject.*

**€ 400 / 700**

### 25
### Les 24 Heures du Mans de 1957 à 1965

Suite de neuf programmes officiels de 1957 à 1965, tous numérotés. Le programme 1957 fête le cinquantenaire de l'ACO. On joint les essais des 24 heures du Mans 1963 et 1964.

*Le Mans 24 Hour Race 1957 to 1965*
*Set of nine official programmes from 1957 to 1965, all numbered. The 1957 programme celebrates the fiftieth anniversary of the ACO [Automobile Club de l'Ouest]. Including the trials for the Le Mans 24 Hour Races of 1963 and 1964.*

**€ 500 / 750**




25



### 26
### Les 24 Heures du Mans 1968, 1970 et 1976

Lot de trois programmes officiels numérotés.

*Le Mans 24 Hour Race 1968, 1970 & 1976*
*Set of three numbered official programmes.*

**€ 100 / 150**

## Lots 27 à 34
### Archives de Gaston Tissandier (1843-1899) Scientifique, aérostier et écrivain français, fondateur de la revue "La Nature" en 1873 ; Il s'intéressa aux balbutiements de l'automobile. Ces photos ont été pour la plupart publiées dans son journal sous forme de photogravures.

*Archives of Gaston Tissandier (1843-1899) French scientist, aerostat pilot and writer, founder of the review "La Nature" in 1873. He was interested in the infancy of the automobile. These photographs were mostly published in his journal in the form of photo-engravings*

### 27
### "Course Paris Rouen du 22 Juillet 1894"

Album des photos de ce qui est considéré comme la première course automobile au monde. Programme officiel, coupures de presse, photos éparses dont une rare vue du tracteur De Dion sans sa remorque.

*"Paris - Rouen Race of 22 July 1894"*
*Photo album of what is considered the first automobile race in the world. Official programme, press cuttings, scattered photos including a rare view of the De Dion tractor without its trailer.*

**€ 700 / 1 000**

### 28
### "Lot de documentation des salons de l'auto 1898 et 1899"

Documentation glanée lors du premier salon de l'automobile aux Tuileries en 1898 et du second en 1899. Catalogues de bicyclettes, motos, voitures et accessoires, ainsi que de nombreuses cartes de fournisseurs.

*"Lot of documents from Motor shows 1898 & 1899"*
*Documents collected from the first Motor show at the Tuileries in 1898 and from the second one in 1899. Catalogues of bicycles, motorbikes, cars and accessories, as well as numerous suppliers' cards.*

**€ 500 / 700**



27

## 29

### "Panhard"

Catalogue des "Voitures mécaniques et bateaux" 36 pages avec de nombreuses gravures, 1894. Dépliant deux volets d'attestations clients avec leurs noms et adresses 1894. Lettre de l'usine Juin 1895.

*"Panhard"*
*36 page catalogue of "Mechanical cars and boats" with numerous engravings, 1894. Leaflet with two sections of customer testimonials with their names and addresses 1894. Letter from the factory of June 1895.*

**€ 200 / 300**

## 30

### "Trépardoux et Jeantaud"

Photo de la première voiture électrique de Jeantaud - 4 photos des premières voitures à vapeur de Trépardoux - Documentation commerciale Trépardoux.

*"Trépardoux & Jeantaud"*
*Photo of the first electric car by Jeantaud - 4 photos of the first steam driven cars by Trépardoux – Trépardoux sales documentation.*

**€ 300 / 500**

## 31

### "Premières photos d'automobiles"

Lot comprenant une rare vue de la Victoria à pétrole Daimler vers 1886 avec 3 enfants à bord - Deux photos de tricycles à vapeur dont une de celui de Roger de Montais - Une photo de la voiture à vapeur de JoannyScotte - Une rare photo du quadricycle Peugeot de la course Valentigney Brest et retour (Sept. 1891) - 5 photos diverses et quelques gravures d'automobiles.

*"First photos of automobiles"*
*Lot comprising a rare view of the Daimler petrol Victoria carriage about 1886 with 3 children on board - Two photos of steam driven tricycles including one by Roger de Montais - One photo of the JoannyScotte steam driven carriage - A rare photo of the Peugeot quadricycle for the Valentigney–Brest–Valentigney race (Sept. 1891) - 5 miscellaneous photos and several plates of automobiles.*

**€ 500 / 800**



29



30



31



## 32

### "Serpollet"

7 photos des premières voitures Serpollet, 1888 et 1890

*"Serpollet"*
*7 photos of the first Serpollet cars, 1888 and 1890.*

**€ 400 / 700**

## 33

### "De Dion Bouton"

Deux catalogues, un guide d'entretien, deux photos. Avant 1900

*"De Dion Bouton"*
*Two catalogues, a maintenance guide, two photos. Before 1900.*

**€ 200 / 300**



## 34

### Bugatti "La 3 lit. 300 Type 57"

Dépliant 4 volets, grande photo du cabriolet Stelvio, avec un encart de la C.I. Galibier. Draeger imprimeur.

*Bugatti "The 3 litre 300 Type 57"*
*Leaflet with 4 sections, large photo of the Stelvio cabriolet, with an insert of the C.I. Galibier. Printed by Draeger.*

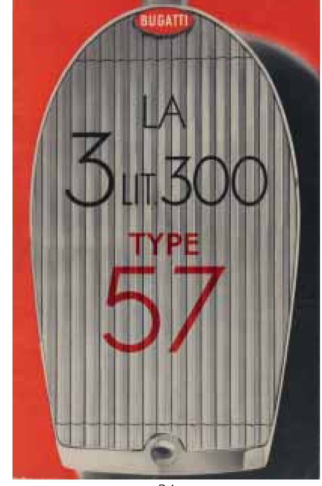
**€ 150 / 200**



32



33




34

**35**

**Frazer Nash - Modèles 1937**

Catalogue 22 pages tous modèles, en anglais.

*Frazer Nash – "1937 Models"*
*22 page catalogue of all models. In English.*

**€ 100 / 150**

**36**

**Maybach"12 Zeppelin 8 litres"**

Luxueux catalogue 24 pages. Nombreuses photos dont 6 pleines pages des différentes carrosseries. En allemand.

*Maybach"12 Zeppelin 8 litre"*
*De luxe 24 page catalogue. Numerous photos including 6 full pages of various coachworks. In German.*

**€ 200 / 300**

**37**

**Talbot "La 4,5 litres"**

Catalogue 12 pages en anglais avec dessins pleine page. 1946

*Talbot "The 4.5 litre"*
*12 page catalogue in English with full page drawings. 1946*

**€ 60 / 100**

**38**

**Delage "Les D6 - D8 et DI 12"**

Luxueux catalogue 20 pages avec dessins des modèles. Sept 1936

*Delage "The D6 - D8 & DI 12"*
*De luxe 20 page catalogue with drawings of models. Sept 1936*

**€ 200 / 250**




35




36



**39**

**Audi "gamme 1938"**

Catalogue 12 pages en Allemand avec lettre de l'usine.

*Audi "1938 Range"*
*12 page catalogue in German with letter from the factory.*

**€ 80 / 120**

**40**

**Pegaso "Type 102"**

Catalogue 8 pages couleurs en français.

*Pegaso "Type 102"*
*8 pages colour catalogue in French.*

**€ 250 / 300**

**41**

**HRG "Gamme 1947"**

Enveloppe contenant un portfolio cartonné avec 3 photos et un descriptif technique. Un courrier usine et un du concessionnaire sont joints.

*HRG "1947 Range"*
*Envelope containing a bound portfolio with 3 photos and a technical description. A letter from the factory and one from the concessionary are included.*

**€ 80 / 120**

**42**

**Lancia "Aurelia Grand Tourismo 2500 (B20)"**

Dépliant 4 pages couleurs en français. 1953

*Lancia "Aurelia Grand Tourismo 2500 (B20)"*
*Colour leaflet of 4 pages in French. 1953*

**€ 150 / 200**

40




42

## 43
### Monica "590"
Dossier usine comprenant un dépliant 4 pages et deux feuillets de caractéristiques.

*Monica "590"*
*Factory file containing one 4 page leaflet 4 pages and two specification sheets.*

**€ 60 / 100**

## 44
### BMW "Six Cylindres 45 cv - Six cylindres 50 cv."
Catalogue 320 et 326 de 24 pages couleurs en français. Aout1937.

*BMW "Six Cylinder 45 hp - Six cylinder 50 hp"*
*Catalogue 320 and 326 of 24 colour pages in French. August 1937.*

**€ 100 / 150**

## 45
### Horch"Type 830 B"
Luxueux catalogue de 34 pages en allemand. Dessins pleine page couleur. Cachet du concessionnaire Suisse. 1935

*Horch"Type 830 B"*
*De luxe catalogue of 34 pages in German. Full page colour drawings. Official stamp of the Swiss concessionary. 1935.*

**€ 130 / 180**

## 46
### Alta "Racing cars and sports models"
Catalogue huit pages avec dépliant 4 volets encarté. Production 1937.

*Alta "Racing cars and sports models"*
*Catalogue eight pages with leaflet with 4 sections inserted. Production 1937.*

**€ 100 / 150**

## 47
### Ferrari "250 GranturismoBerlinetta"
Dépliant cartonné 4 pages en anglais. 1959. Merritt page 207

*Ferrari "250 GranturismoBerlinetta"*
*Bound leaftlet 4 pages in English. 1959. Merritt page 207*

**€ 300 / 350**

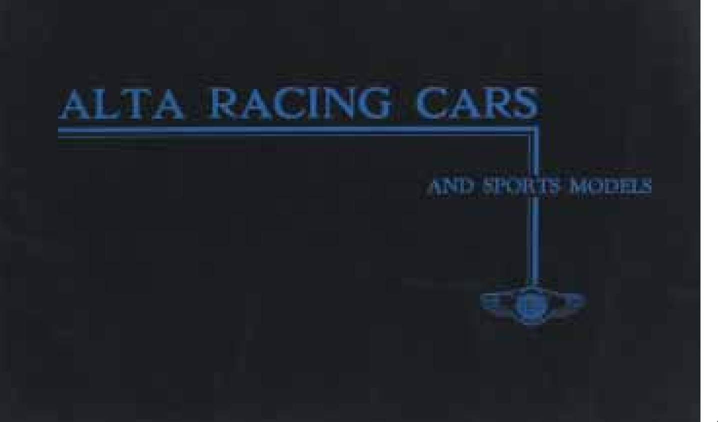
## 48
### Tatra "Tatraplan"
Catalogue 12 pages en français. 1949

*Tatra"Tatraplan"*
*Catalogue 12 pages in French. 1949*

**€ 60 / 100**




45




46




47




48

**49**
**Mercédès "Type 230"**
Catalogue 28 pages, nombreuses illustrations en couleurs. En allemand, cachet du distributeur. Vers 1938.

*Mercedes "Type 230"*
*Catalogue 28 pages, numerous colour illustrations. In German, official stamp of the distributor. About 1938.*

**€ 200 / 250**

**50**
**Alvis "Speed Twenty"**
Grand dépliant 6 feuillets en français. Nombreuses photos des différentes carrosseries. 1936

*Alvis"Speed Twenty"*
*Large 6 page leaflet in French. Numerous photographs of various coachworks. 1936.*

**€ 80 / 120**




**51**
**Facel Vega "HK500 et Excellence"**
Catalogue 12 pages.

*Facel Vega "HK500 & Excellence"*
*Catalogue 12 pages.*

**€ 100 / 150**

**52**
**Ferrari "250 Granturismo"**
Catalogue cartonné 12 pages couleur en anglais. 1958. Merritt page 155

*Ferrari "250 Granturismo"*
*Bound colour catalogue 12 pages in English. 1958. Merritt page 155.*

**€ 250 / 300**

**53**
**Citroën "7 et 11 cv. Traction Avant"**
Catalogue 28 pages. Nombreuses illustrations, tarif Octobre 1935 encarté. Réf AC 4435.

*Citroën "7 & 11 hp Front wheel drive"*
*Catalogue 28 pages. Numerous illustrations, October 1935 tariff inserted. Ref AC 4435.*

**€ 100 / 150**



# AUTOMOBILES

# 1971 Triumph TR6

**Carte Grise française**
***French title***
Châssis n° CC54765L

**€ 12 000 / 16 000**
SANS RÉSERVE
*NO RESERVE*

La Triumph TR6 lancée sur le marché fin 1968 représenta l'ultime avatar des Triumph sport dont la TR2, dévoilée au Salon de Genève 1953, fut la première représentante commercialisée. Le succès des TR2 et TR3 puis des TR4 et TR4A, dessinées par Michelotti, montrèrent que Triumph avait vu juste, ces voitures connaissant un grand succès à l'exportation. Mais les performances du moteur quatre-cylindres étaient désormais insuffisantes et le moteur six cylindres à injection de 1967 redonna du tonus à la nouvelle TR5. En 1969, la TR6 reprit les mêmes éléments mécaniques de base, mais sous un habillage épuré et plus moderne. Cette mutation réussie était due au carrossier allemand Karmann. La recette s'avéra excellente puisque la TR6 se vendit pendant sept ans tant en version à injection en Europe qu'avec des carburateurs en Amérique.

La TR6 présentée ici, livrée neuve aux Etat-Unis en 1971 a bénéficié en 2008 d'une remise à niveau de ses performances grâce au montage de trois carburateurs double corps Weber, d'un collecteur 6 en 1 et d'une ligne complète d'échappement en inox, d'un allègement du volant moteur, du montage de gros disques de freins et d'amortisseurs télescopiques, de la réfection du circuit électrique. La capote et les moquettes assorties à la sellerie en cuir beige datent de juillet 2009 outre divers travaux d'entretien dont le détail figure dans un important dossier de factures de 1994 à 2009 (incluant plus de 7000 Euro de travaux chez le spécialiste Cecil Cars).

*The Triumph TR6 which was launched at the end of 1968 is the last incarnation of the sport Triumphs of which the TR2, unveiled at the 1953 Geneva Car Show, was the first example marketed. The success of the TR2 and TR3, and then the TR4 and TR4A, designed by Michelotti, showed that Triumph was right, as these cars were very successful as exports. But from then on the performance of the four-cylinder engine was insufficient and the six-cylinder injection engine of 1967 revitalised the new TR5. In 1969, the TR6 had the same basic mechanical features, but with a more refined and modern exterior. This successful transformation was due to a German body repair specialist called Karmann. It proved to be an excellent formula since the TR6 was sold for seven years both as the injection version in Europe and as the version with carburettors in America.*

*The TR6 presented here, which was delivered new in the United States in 1971 has its performance improved thanks to the fitting of three Weber double-body carburettors, and a 6 in 1 end casing and a complete stainless steel exhaust line, the improvement of the flywheel, the fitting of large brake discs and telescopic shock absorbers and repairing of the electric circuit. The hood and carpets matching the beige leather upholstery date from July 2009, in addition to various maintenance works which are detailed in a sizeable file of invoices from 1994 to 2009 (including more than 7000 euros worth of work carried out at the specialists Cecil Cars).*

✓ Important dossier de factures
✓ Bien fiabilisée et entretenue
✓ Un roadster fiable et performant

✓ *Large receipt file*
✓ *very reliable and well maintened*
✓ *A quick and reliable roadster*











## Collection du même propriétaire depuis 20 ans

## *Same owner for 20 years*

**Lot 2 et 3**

## 1963 Triumph TR4 Cabriolet

**Carte Grise française**
***French title***
Châssis n° STC63CT1789320
**€ 14 000 / 18 000**



✓ Même propriétaire depuis 20ans
✓ Entretien régulier
✓ Excellente voiture pour le week-end

*✓ Same ownership for the past 20 years*
*✓ Very good week end driver*

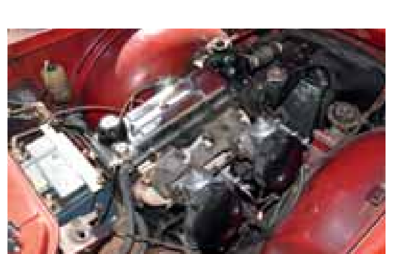
La TR2 dévoilée au Salon de Genève 1953 fut la première représentante d'une famille de modèles à succès produits sur la base d'organes mécaniques d'origine Standard-Triumph. En 1961, une crise générale amena une chute des ventes, mais entre-temps, Triumph avait consulté le styliste italien Michelotti pour définir une version nouvelle de la TR sport en conservant la base mécanique de la TR3 qui avait fait ses preuves. Michelotti produisit une carrosserie moderne, élégante et plus confortable qui relança les ventes notamment outre Atlantique où l'absence de gain de performance n'eut pas d'impact. La TR4 apparut sur le marché britannique au printemps 1962, mais la très grande majorité des voitures fut exportée aux Etats-Unis.

C'est le cas de la voiture proposée, vendue neuve en Californie au début de 1963, avec naturellement la conduite à gauche et l'overdrive. Importée en France en septembre 1990 et présentée aux mines, elle dispose d'une carte grise normale ; noter une faute de frappe sur le numéro de châssis reporté sur ce document. Repeinte en rouge (sa teinte d'origine) et regarnie en noir en novembre 1990, elle se présente avec environ 40 000 miles au compteur (64 000 km). Elle a bénéficié d'un entretien suivi et de travaux de remise en état facturés concernant les carburateurs (en 2007), les freins (en 2008), les roues (en 2008), le couvre-tonneau et la capote remplacés en janvier 2010. Elle est équipée d'un autoradio Triumph, d'un porte-bagages en aluminium, de son outillage et de son manuel d'utilisation d'origine et accompagnée d'une housse de protection.

*The TR2, which was unveiled at the 1953 Geneva Car Show was the first representative of a family of successful models manufactured based on mechanical systems originating with Standard-Triumph. In 1961, a general crisis led to a drop in sales, but in the meantime Triumph had asked the Italian designer Michelotti to design a new version of the TR sport, retaining the TR3's mechanical base which had proved itself. Michelotti produced a modern, elegant and more comfortable body work which revived sales particularly across the Atlantic where the lack of an increase in performance did not have an impact. The TR4 appeared on the British market in the spring of 1962, but the vast majority of cars were exported to the United States.*

*This is the case for the car on offer, which was sold new in California at the beginning of 1963, naturally with left hand drive and overdrive. Imported into France in September 1990 and presented to les Mines (French official body responsible for regulating changes made to motor vehicles), it has the normal French vehicle registration documents; please note a spelling mistake in the chassis number on this document. Repainted red (its original colour) and given a black top coat in November 1990, it has about 40,000 miles on the clock (64,000 km). It has had regular maintenance and invoiced renovation work on the carburettors (in 2007), brakes (in 2008), the wheels (in 2008), the tonneau cover and hood were replaced in January 2010. It comes with a Triumph car radio, an aluminium luggage rack, its tools and original user manual and a protective car cover.*







**103**

# 1964 Jaguar Type E 3,8L Coupé Série 1

**Carte Grise française**
***French title***
Châssis n° 88248
Moteur n° RA1106-8
**€ 30 000 / 40 000**

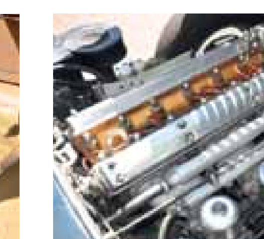
La Type E, dite a posteriori série 1, naquit dotée du six-cylindres XK 3,8 litres S dans la version portée à 265 ch qui équipait déjà les dernières XK 150 S. La construction innovatrice de la Type E - treillis tubulaire antérieur supportant le moteur et le train avant et structure monocoque regroupant l'habitacle et la partie arrière plus les quatre roues indépendantes - donnait une voiture légère, vive, rapide, enthousiasmante à piloter et, en tout état de cause, sans équivalent en son temps.
Le coupé présenté (numéros châssis et moteur concordants) a été vendue neuf en France. Bleu métallisé avec intérieur bleu foncé à l'origine, cette Type E a été restaurée en carrosserie et sellerie en 1989 et repeinte en juillet 2008. Elle est peinte en vert foncé avec intérieur cuir chamois, combinaison aussi élégante que classique. Parmi les travaux effectués, citons la pose d'une ligne d'échappement inox en 1991, la réfection de l'embrayage en 1993, l'adaptation au “sans plomb” en 2000, le changement des roues et des papillons en 2006, le remplacement du réservoir et des serrures, la réfection du radiateur en 2009 et la réfection des cardans de transmission, le changement des disques et la réfection des étriers arrière en 2010. Conforme à l'origine et affichant 71 350 km au compteur, son fonctionnement est impeccable. Propriété du vendeur depuis 20 ans, elle est accompagnée de sa housse, de son outillage de bord et de sa carte grise française normale.

*The Type E, which was later on called Series 1, was created with 3.8 litre six-cylinder XK engine in the version which was increased to 265 horsepower which had already equipped the last XK 150s. The V12 engine which had to propel it was not yet ready. The innovative construction of the E Type - front tubular trellis supporting the engine and the front axle and monocoque structure bringing together the interior and the rear plus the four independent wheel suspension - produced a car that was light, lively, fast, exciting to drive and in any event without parallel in its time.*
*This coupé shown (corroborating chassis and engine number) was sold new in France.*
*Originally metallic blue with a dark blue interior, the bodywork and upholstery of this E Type was restored in 1989 and it was repainted in 2008. Among the works carried out, we would like to highlight the adding of a stainless steel exhaust line in 1991, the repairing of the clutch in 1993, the "unleaded" adaptation in 2000, the change of wheels and butterfly valves in 2006, the replacement of the tank and the locks, the repair of the radiator in 2009 and the repair of the cardan transmission joints, the change of the discs and the repair of the rear callipers in 2010. Conforming to the original and with 350 km on the clock, it is in impeccable working order. It has been owned by the seller for 20 years, and comes with its cover, its tools and its normal French vehicle registration documents.*

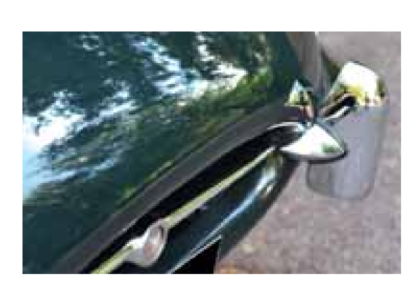
✓ Même propriétaire depuis 20 ans
✓ Rare voiture française d'origine
✓ Entretien regulier

✓ *Same ownership for the last 20 years*
✓ *Rare original french delivery car*
✓ *Maintened regularly*









# 1968 Honda S800 Coupé

**Carte Grise française**
***French title***
Châssis n° 1006157
**€ 8 000 / 12 000**

En 1963, Honda, constructeur confirmé de motos performantes, aborda la construction automobile en proposant un coupé et un cabriolet de dimension minimale propulsés par un moteur à quatre cylindres en ligne de 530 cm³, emprunté à la gamme motos. À la S500 à transmission par chaînes succédèrent la S600 en 1964, puis en 1966 la S800 dont le moteur porté à 791 cm³ délivrait la belle puissance de 70 ch à plus de 8 000 tr/min, régime inédit pour une routière dans les années 1960. Sur cette dernière, un pont arrière classique remplaçait les chaînes. Dotée d'un tempérament essentiellement sportif et d'un comportement dynamique sain, cette petite bombe unique en son genre marqua son époque, tant en coupé qu'en cabriolet.

Cette S800 à carrosserie coupé est rouge avec intérieur en cuir rouge. La voiture se présente dans un état d'origine "dans son jus", avec quelques petits défauts cosmétiques (sauf la sellerie et la planche de bord garnies en cuir). L'allumage et le circuit de charge ont été revus (bobine, faisceau et régulateur neufs). La voiture est proposée avec un important lot de pièces.

*In 1963, Honda, an established high-performance motorcycle manufacturer, started automobile construction offering a small-sized coupe and a cabriolet propelled by an in-line four cylinder engine of 530cc capacity, borrowed from the motorcycle range. The S500 with chain-driven transmission was succeeded by the S600 in 1964, and then in 1966 by the S800 whose engine capacity was increased to 791cc producing 70hp at more than 8,000 rpm, an unheard-of rate for a tourer in the 1960s. On the latter model, a classic rear axle replaced the chains. With an essentially sporting temperament and healthy dynamic handling, this small firecracker, which is unique of its type, embodied its era both as a coupe and a cabriolet.*

*This S800 in coupe guise is red with red leather interior. The car is presented in original condition "warts and all" with several small cosmetic defects (apart from the leather upholstery and dashboard). The ignition and dynamo have been refurbished (new ignition coil, electrical system and regulator). The car is offered with a substantial lot of parts.*

✓ Petite Type E
✓ Voiture performante
✓ Lot de pièces important

*✓ Little E-Type coupe lookalike*
*✓ Very quick*
*✓ Lots of spare parts*









**105**

*Ex-Stéphane Collaro*

# 1972 Fiat Dino 2400 Coupé Bertone

**Carte Grise française**
***French title***
Châssis n° 5423

**€ 14 000 / 16 000**

✓ Ex Stephane Collaro
✓ Rare version 2400
✓ Rare dans cet état

*✓ Ex Stephane Collaro*
*✓ Rare 2400 cm3*
*✓ Very good codition*

Soutenu financièrement par Fiat, Ferrari décide de courir en Formule 2 et de créer un moteur de deux litres en alliage léger qui doit être produit à 500 exemplaires. Fiat, qui le fabrique en partie pourra en utiliser des versions dérivées. C'est ainsi qu'en 1966 apparaît la Fiat Dino à moteur V6 à 4 ACT de 2 litres en aluminium que remplace en 1969 un moteur de même architecture, mais à bloc en fonte et porté à 2,4 litres. La puissance est de 180 ch, une boîte ZF remplace la boîte Fiat originale et le pont rigide oscillant a fait place à des roues arrière indépendantes par bras obliques. Ainsi gréé, le coupé Fiat Dino 2400 se présente comme une moderne et élégante voiture sportive, capable de dépasser 200 km/h et dotée d'un magnifique et solide moteur d'origine Ferrari.

Ce coupé Fiat Dino 2400 de 1972, de couleur marron glacé métallisé et doté d'une très belle sellerie vert foncé est en très bel état de présentation et de fonctionnement. Avec 112 000 km au compteur, c'est une troisième main (ex collection Stéphane Collaro pendant 16 ans) qui a parcouru 11 000 km depuis 1987 avec son moteur d'origine et qui est équipée de freins et de pneus neufs, de roues en alliage léger et d'un volant Nardi. Rare dans cet état, cette voiture dont la cote en collection ne cesse de croître est accompagnée d'un important dossier de factures et de sa carte grise française normale.

*Financially supported by Fiat, Ferrari decided to enter Formula 2 and create a 2-litre light alloy engine, 500 units of which had to be produced. Fiat, which partly manufactured it, was able to use two derived versions.*
*So, in 1966 the Fiat Dino appeared with an aluminium 2-litre V6 engine with 4 overhead cams [OHC] which in 1969 replaced an engine of the same structure but with a cast-iron block bored out to 2.4 litres. Power was 180hp, a ZF gearbox replaced the original Fiat gearbox and the fixed oscillation axle gave way to independent rear wheel suspension with angled arms. Fitted out in this way, the Fiat Dino 2400 was presented as a modern and elegant sports car capable of exceeding 200 km/h and endowed with a magnificent and reliable engine made by Ferrari.*
*This Fiat Dino 2400 coupe from 1972, in metallic marron glacé and fitted out with very beautiful dark green upholstery, is in a very good state of presentation and operation. With 112,000 km on the odometer, a third owner (in the Stephane Collaro collection for 16 years) has covered 11,000 km since 1987 with its original engine and equipped with new brakes and tyres, light alloy wheels and a Nardi steering wheel. It is rare to find a car like this in such condition and its stock as a collection item is continually rising. It is accompanied by a substantial file of invoices and its normal French carte grise [vehicle registration document].*







106

## 1962 Lotus Type 14 Elite

**Titre de circulation US**
**Dédouané UE**
***US title***
***European custom cleared***
Châssis n° PXBE 1390

**€ 37 000 / 42 000**

Dans la foulée de ses premiers succès commerciaux obtenus avec ses légères voitures de compétition, Colin Chapman annonça en 1957 un modèle de production “routier” innovateur avec sa caisse monocoque en matière plastique armée. Légère et bien profilée, pourvue de liaisons au sol très bien calculées, précise et stable, l'Elite se révéla rapide (près de 200 km/h), sobre et performante avec un moteur Climax de 1 200 $cm^3$ seulement. En 1960, la série 2 offrit des suspensions améliorées et une boîte de vitesses ZF mieux étagée. Deux Elite remportèrent le classement au rendement énergétique au Mans en 1962, la première à une moyenne supérieure à 160 km/h.

La voiture présentée, livrée neuve aux Etats-Unis (volant à gauche), n'a jamais couru avant sa restauration complète qui a concerné la réfection du moteur Coventry Climax, de la boîte de vitesses et des suspensions. L'échappement est neuf et le système électrique a été révisé. La carrosserie en polyester refaite chez Apal en Belgique (600 heures de travail) est peinte en “primrose yellow” avec un superbe intérieur en cuir noir. Cette voiture très performante et très équilibrée est éligible pour de nombreuses épreuves historiques routières ou de vitesse. Elle est accompagnée de son titre de circulation américain, mais elle est dédouanée dans la Communauté Européenne.

*Following close on his first commercial successes obtained with his lightweight competition cars, in 1957 Colin Chapman announced a “sports” production model that was innovative with its monocoque shell in reinforced plastic. Light in weight and with low profile, with a very well calculated, precise and stable suspension system, the Elite was very fast (almost 200 km/h), both sober in style and had high performance with a Climax engine of only 1,200cc. In 1960, the Series 2 offered improved suspension and a ZF gearbox with improved ratios. Two Elites carried off the first places for speed at Le Mans in 1962, the first at an average speed of more than 160 km/h.*
*The car presented, delivered new to the United States (left-hand drive) never ran before its complete restoration which involved the rebuilding of the Coventry Climax engine, the gearbox and the suspension. The exhaust is new and the electrical system has been revised. The polyester bodywork refurbished at Apal in Belgium (600 hours of work) is painted in “primrose yellow” with superb interior in black leather.*
*This very high performance and well balanced car is eligible for numerous historic road or speed races. It is accompanied by its American vehicle registration document, but it has been cleared through customs in the European Community.*

✓ Carrosserie restaurée chez un véritable spécialiste de la fibre de verre
✓ Conduite à gauche
✓ Série 2 avec la boite ZF

✓ *Body restored by a fiberglass specialist*
✓ *LHD*
✓ *Serie 2 with ZF gearbox*







*Préparation Cassetta 850 d'époque*

# 1965 Fiat 600 D Préparation Abarth 850

**Carte grise française de collection**
***French classic car title***
Châssis n° 100D-1962283
**€ 10 000 / 15 000**

Lancée en 1955 après quatre années d'étude, la Fiat 600 motorisa l'Italie bien plus que la Balilla et la 500 "Topolino" de 1936. Préparateur confirmé de mécaniques Fiat et fabricant de pièces spéciales pour la compétition, Carlo Abarth ne manqua pas de s'y intéresser et il proposa des ensembles d'améliorations (cassetta en italien) pour la 600 (parallèlement à ses propres modèles dérivés). La 600 D (deuxième série) apparut en septembre 1960 avec un moteur porté à 767 $cm^3$ en production. Abarth proposa aussi pour cette voiture un ensemble repris des Abarth 850 TC de compétition portant la cylindrée à 846 cm3 avec montage d'un carter d'huile à grande capacité, de tubulures spéciales, d'un carburateur Weber double corps, d'un radiateur d'huile avant, de freins avant à disque et d'une planche de bord spéciale. La puissance passait à 52 ch et la vitesse de pointe à 140 km/h.

La 600 D présentée, préparée selon la cassetta Abarth 850 a bénéficié récemment de travaux d'entretien et de mise au point concernant l'allumage, le carburateur, le graissage, le circuit d'essence, les roulements des moyeux avant pour un total dépassant 2 000 euros.

Peinte en blanc avec intérieur gris bleu impeccable, cette petite bombe transalpine, rare en France, se présente en excellent état à tous points de vue. Elle est accompagnée de sa carte grise de collection et de factures de travaux.

*Launched in 1955 after four years of testing, the Fiat 600 motorised Italy much more than the Balilla and the 500 "Topolino" of 1936. Carlo Abarth, an experienced specialised Fiat mechanic and manufacturer of special pieces for the competition, he did not fail to be interested in this and he proposed a series of improvements (cassetta in Italian) for the 600 (alongside his own spin-off models). The 600 D (second series) appeared in September 1960 with an engine increased to 767 $cm^3$ in production. For this car Abarth also suggested a group taken from the competition Abarth 850 TCs increasing the cylinder to 846 $cm^3$ with the fitting of a large capacity oil pan, special tubing, a Weber double-body carburettor, a front oil radiator, front brake discs and a special dashboard. The horsepower increased to 52 and the peak speed to 140 km per hour.*

*This 600 D, which was made according to the Abarth 850 cassetta recently had maintenance work carried out on it and the lighting, carburettor, lubricating, petrol system and the bearings of the front hubs were adjusted for a total of more than 2000 euros.*

*Painted white with an impeccable blue grey interior, this little transalpine bombshell, which is rare in France, is in an excellent condition from all points of view. It comes with its collectable French registration documents and invoices for repair work.*

✓ Vrai préparation Abarth "cassetta" d'époque
✓ Travaux récents effectués
✓ Une petite bombe pour un prix abordable

✓ *Real "Cassetta" period prep*
✓ *LHD*
✓ *Little affordable road bullet*







**108**

## 1978 Rolls-Royce Silver Shadow II

**Carte grise française**
***French title***
Châssis n° SRX34919

**€ 14 000 / 22 000**

La Silver Shadow lancée en 1965 introduisit d'importantes innovations destinées à moderniser le concept de "meilleure automobile du monde" sans l'égratigner. D'une longue gestation naquit une Rolls-Royce monocoque, à quatre roues indépendantes avec correcteur d'assiette et quatre freins à disque, d'une ligne ponton imposante mais sans lourdeur et dotées de qualités routières rarement offertes par une automobile de cette importance. En 1976, conservant l'excellent V8 en alliage léger, apparu sur la Cloud III, mais porté à près de 7 litres, la Silver Shadow II fut une version encore perfectionnée, dotée d'une direction à crémaillère assistée, d'un allumage électronique, d'une nouvelle géométrie de suspension avant, de pneus à profil bas plus larges, le tout améliorant le comportement dynamique et les performances de cette voiture de deux tonnes au confort légendaire.

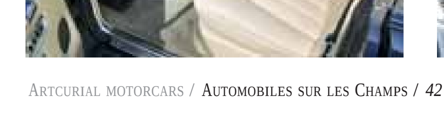
La voiture présentée, une Silver Shadow II de 1978 de couleur bleu nuit intérieur beurre frais et moquettes grise, a toujours été correctement entretenue et garée. Acheté en 2008 par l'intermédiaire du spécialiste Jacky British Auto, elle a bénéficié depuis d'une réfection de la planche de bord et des sièges avant et d'une révision des amortisseurs. Son fonctionnement est excellent et elle est accompagnée de son outillage d'origine. Un coupe-batterie dans le coffre évite tout risque de fuite électrique.

*Launched in 1965, the Silver Shadow introduced some important innovations aimed at modernising the idea of the "best car in the world" without scratching it. After a long gestation, a monocoque Rolls-Royce was created with four independent wheel suspension, a self-levelling system and four brake discs, a side pod that is impressive but not heavy and with driving qualities that are rarely offered by a car of this size. In 1976, the Silver Shadow, which retained the excellent V8 in light alloy, which appeared with the Cloud III, but increased to almost 7 litres, was a further perfected version, equipped with power assisted rack and pinion steering, electronic lights, a new front suspension geometry, wider low section tyres, all of which improved the dynamic performance and achievements of this two tonne car which is legendarily comfortable.*

*The car presented here is a 1978 Silver Shadow II in midnight blue with an interior the colour of fresh butter and grey carpets. It has always been looked after and parked properly. Bought in 2008 by the middleman for the specialists Jacky British Auto, it has subsequently had its dashboard and front seats repaired and its shock absorbers serviced. It is in excellent working order and comes with its original tools. A battery isolating switch in the boot prevents any risk of electric leakage.*

✓ Superbe combinaison de couleur
✓ Bien entretenue
avec des frais récents
✓ Une Rolls classique et utilisable

✓ *Superb color combination*
✓ *Well maintened*
*with recent work*
✓ *An everyday classic Rolls Royce*







**109**

# 1973 JAGUAR Type E V12 série III cabriolet

**Carte grise française**
***French title***
Châssis n° 1S20974
Moteur n° 7S8178SA
**€ 42 000 / 55 000**

A la fin des années soixante, le besoin de relancer la Type E se faisait sentir et, pour contrer les multicylindres exotiques italiens et les puissants V8 américains, Jaguar se décida à remplacer le 4,2 litres XK par un 5,3 litres douze cylindres en V. La voiture présentée est un cabriolet « primrose yellow », intérieur cuir noir, capote vinyle noire totalisant 90420 km d'origine. Elle est française d'origine, comme en atteste la facture de livraison, et fut livrée le 22 mai 1973 à Chalon sue Saône à une femme. Une attestation de Jaguar France confirme qu'elle est sortie d'usine dans cette combinaison de couleur le 11 octobre 1972. Le propriétaire actuel la possède depuis 1996 et a effectué de nombreux travaux de restauration.

Entre 1996 et 1997 la coque a été mise à nue et restaurée. L'intérieur en cuir noir, les moquettes et les garnitures sont d'origine la capote a été remplacée et son armature repeinte en gris clair, comme à l'origine. Les chromes sont en très bon état. Une ligne d'échappement inox neuve a été montée. Et, en Février 2006, une révision du moteur, de la boîte de vitesses, et des freins a été effectuée. Un important dossier de factures, et de photos fourni avec la voiture, montre les dépenses qui ont été effectuées pour rendre ce cabriolet fiable et désirable. En outre la voiture est livrée avec son manuel de bord d'origine en français et sa facture d'origine. C'est une voiture en très bon état de présentation, d'une couleur chatoyante.

*At the end of the late 1960s, the need to relaunch the E-Type became apparent, and in response to the exotic Italian multi-cylinders and the powerful American V8s, Jaguar took the decision to replace the 4.2-litre XK with a 5.3-litre V12-cylinder.The car presented is a primrose yellow convertible with black leather interior and black vinyl hood, with 90,420 km (56,513 miles) on the clock from new. It is of French origin, as the delivery invoice indicates, and was delivered to a lady in Chalon-sur-Saone new on 22 May 1973. A certificate from Jaguar France confirms that it left the factory with the above colour combination on 11 October 1972. The current owner has had the car since 1996 and carried out extensive restoration work.*
*Between 1996 and 1997 the body structure was stripped and restored. The black leather interior, the carpets and the trimmings are original, and the hood has been replaced and its framework painted in its original colour of light grey. The chromes are in excellent condition. A new stainless steel clearance line has been installed. The engine, gearbox and brakes were overhauled in February 2006. A large file of invoices and photos, supplied with the car, shows the expense laid out to make this convertible reliable and desirable. The car also comes with its original French-language manual and original invoice. This is a car in excellent condition, whose shimmering colour gives it a singularly alluring appearance.*

- ✓ Rare voiture française d'origine
- ✓ Très bel intérieur d'origine
- ✓ Souplesse du V12 et boîte manuelle.

- ✓ *Rare original french car*
- ✓ *Stuning original interior*
- ✓ *Onctuous V12 engine manual gearbox*







**110**

Une des 72 DBS Vantage conduite à gauche construite / *One of only 72 LHD DBS Vantages*

# 1968 Aston Martin DBS Vantage

**Titre de circulation Suisse**
**Dédouané en Europe**
***Swiss title***
***European custom cleared***
Châssis n° DBS/5222/L
Moteur n° 400/3897/SVC

**€ 80 000 / 120 000**

Au milieu des années 1960, David Brown fit étudier un nouveau V8 moderne en alliage léger susceptible d'équiper une berline Lagonda et un coupé Aston Martin construit sur une plate-forme plus courte. Ce châssis était prêt lorsqu'il fallut impérativement remplacer la DB6 par la DBS mais pas le moteur V8. La nouvelle DBS six cylindres fut donc dévoilée en septembre 1967. Le retard du V8 se confirmant, Aston Martin proposa une version Vantage du six en ligne, qui désigne traditionnellement la version la plus puissante d'une motorisation. Avec 325 ch obtenus par élévation du rapport volumétrique et montage de trois carburateurs double corps Weber, la DBS Vantage offrit le supplément de performance attendu d'une nouvelle Aston Martin.
La voiture présentée est une des 72 DBS à conduite à gauche, assemblée par l'usine selon les spécifications Vantage avec boîte de vitesses ZF et direction assistée (option d'époque). Peinte à l'origine en Silver Birch avec intérieur en cuir noir, elle fut livrée neuve le 23 décembre 1968 au Garage Mirabeau, importateur français de la marque, pour son premier propriétaire, M. Louis Dollfus, industriel du textile (DMC) et ancien pilote au Mans en 1926. Elle eut ensuite trois propriétaires français puis un propriétaire suisse qui la fit repeindre en 1997 en British Racing Green. En 2009, la veuve de ce dernier céda la voiture, toujours en excellent état de présentation et de fonctionnement, à un négociant qui la réimporta en France. Une opportunité exceptionnelle d'acquérir une rare DBS Vantage accompagnée de ses papiers suisses et du document des douanes françaises permettant son immatriculation en France.

*In the middle of the 60's, David Brown carried out a study on a new thoroughly modern light-alloy V8 capable of equipping a Berlin Lagonda and an Aston Martin coupé constructed on a shorter platform. This chassis was ready when the pressing need to replace the DB6 with the DBS, but not the V8 engine, became apparent. The new six-cylinder DBS was therefore unveiled in September 1967.*
*When the delay in producing the V8 was confirmed, Aston Martin offered a straight-six-cylinder version, this term generally, with Aston Martin, referring to the most powerful version of that engine. With the 325 hp produced by virtue of the greater volume and the installation of three Weber double-bodied carburettors, the DBS Vantage offered the additional performance to be expected of a new Aston Martin.*
*The car presented is one of the 72 left-hand-drive DBS cars assembled by the factory according to Vantage specifications, with a ZF gearbox and power-assisted steering. Originally painted in Silver Birch with a black-interior, it was delivered new on 23 December 1968 to Garage Mirabeau, the French importer of the make, for its first owner Monsieur Louis Dollfus, a textile industrialist (DMC) and former Le Mans driver in 1926. It then had three French owners, followed by a Swiss owner who had it repainted in British Racing Green in 1997. In 2009, the widow of this last owner handed the car, still in excellent condition and appearance, to a trader who imported it back into France. Here is an exceptional opportunity to acquire a rare DBS Vantage together with its Swiss papers and the French customs document allowing it to be registered in France.*

✓ Rare DBS Vantage boîte manuelle
✓ Livrée neuve en France
✓ Très bon état général

✓ *Rare DBS Vantage*
✓ *French delivery car*
✓ *Very good condition*








**111**

## 1982 Rolls-Royce Silver Spur

**Carte grise française**
***French title***
Châssis n° CCX 04734

**€ 14 000 / 20 000**
**SANS RÉSERVE**
***NO RESERVE***

✓ Même propriétaire depuis 14 ans
✓ Voiture soignée
✓ Une Rolls classique au prix d'une Clio

*✓ Same ownership since 14 years*
*✓ Very clean car*
*✓ A classic Rolls for a price of a Twingo*

En vue des années 1960, le lancement nécessaire d'une Rolls-Royce moderne imposa très tôt de longues années de recherche où toutes les options possibles furent étudiées. Pendant des décennies, la Silver Shadow évolua régulièrement et son succès commercial prolongé valida définitivement les choix techniques de 1960.
En 1976, conservant l'excellent V8 en alliage léger âgé de 15 ans, mais porté à près de 7 litres, la Silver Shadow II fut une version encore perfectionnée, dotée d'une direction à crémaillère assistée, d'un allumage électronique, d'une nouvelle géométrie de suspension avant, de pneus à profil bas plus larges, le tout améliorant le comportement dynamique et les performances de cette voiture de deux tonnes au confort légendaire. En 1980, la Silver Spirit marque l'introduction d'une nouvelle caisse plus basse et plus large, dotée d'une surface vitrée agrandie et d'une calandre plus basse. La nouvelle Rolls bénéficie également d'une nouvelle géométrie des suspensions arrière. Présentée en même temps, la Silver Spur en est une version allongée de 11 cm.
La voiture présentée, une Silver Spur de 1982 est en très bon état de fonctionnement et de présentation. Peinte en deux tons de gris métallisé, toît recouvert de vinyl noir, avec intérieur gris, elle offre une belle patine. Achetée par son propriétaire actuel en Juillet 1996 elle n'avait parcouru d'après une expertise du 02/06/1995 que 40 295 km. Son compteur affiche aujourd'hui moins de 59 000 km. Elle est accompagnée de sa carte grise française normale de ses carnets d'entretien et de sa housse faite à la mesure par “La Housse à l'Ancienne”.

*At the start of the 1960s, a modern Rolls-Royce had to be launched, designed according to the philosophy encompassing the concept of the "Best Car in the World". This required many years of research during which all possible options were studied. The Silver Shadow developed gradually over decades and its prolonged commercial success gave resounding validation to the technical choices made in the 1960s.*
*In 1976, keeping the excellent light alloy V8 engine that was fifteen years old but hiking it to almost 7 litres, the Silver Shadow II was a still more developed version, with assisted rack-and-pinion steering, electronic ignition, new front suspension geometry and wider low-profile tyres, all aimed at improving the dynamics and performance of this two-ton car with legendary comfort.*
*In 1980, the Silver Spirit marked the introduction of new lower and wider bodywork with expanded windscreen area and a lower radiator grille. The new Rolls also had new rear suspension geometry. Presented at the same time, the Silver Spur is a version lengthened by 11cm.*
*The car presented, a 1982 Silver Spur, is in very good running order and condition. Weighing about two tons, she is painted in metallic grey with a roof recovered in black vinyl and with grey interior, she has a beautiful patina. Bought by her current owner in July 1996, she had only covered 40,295 km according to an expert assessment made on 02/06/1995. Her odometer now shows less than 59,000 km. She has her normal French registration documents, her servicing booklets and her dust cover custom made by the firm La Housse A l'Ancienne.*





Ex Salon de Genève 1961 / *Ex 1961 Geneva Show*

# 1962 Facel Vega Facellia F2 Cabriolet

**Titre de circulation Suisse**
**Dédouané en Europe**
***Swiss title***
***European customs cleared***
Châssis n° FAE 146

**€ 35 000 / 45 000**

La société FACEL, spécialisée dans la fabrication de carrosseries spéciales destinées à d'autres constructeurs, produisit ses propres modèles de grand luxe, les Véga à moteurs Chrysler, à partir de 1954. L'étroitesse du marché incita bientôt son responsable à créer une petite Facel qui reprenait les lignes élégantes des grands coupés. Il fallut trouver un moteur français et Pont-à-Mousson fournit un quatre-cylindres à 2 ACT de 1,6 litres et 115 ch. Les premières voitures livrées en 1960 ayant connu des problèmes de moteur, un groupe amélioré fut installé sur les Facellia en 1961. Les versions 1962 (Salon de Genève 1961) furent encore perfectionnées et la face avant modifiée reçut des projecteurs Megalux à deux optiques superposées.

La voiture présentée, exposée sur le stand Facel au Salon de Genève de mars 1961 a été totalement restaurée en Suisse jusqu'au moindre détail. Bleu nuit avec intérieur en cuir gris passepoil bleu, moquette noire. C'est une rare occasion d'acquérir une belle et rare sportive intégralement française des années 1960 à l'élégance légendaire, avec un historique intéressant. Elle est accompagnée de ses papiers suisses et dédouanée aux Pays-Bas (CE).

*The FACEL company, specialising in the manufacture of custom bodywork for other builders, produced its own luxury models, the Vega with Chrysler engines, from 1954 onwards. The tightness of the market soon persuaded its head to create a small Facel that assumed the elegant lines of the grand coupes. A French engine had to be found and Pont-à-Mousson supplied a four-cylinder 2 ACT engine of 1.6 litres and 115 hp.*
*The first cars delivered in 1960 had engine problems, and an improved engine was installed in the Facellia in 1961. The 1962 versions (1961 Geneva Motor Show) were then improved and the modified front end received Megalux headlamps with superimposed optics.*
*The car presented, exhibited on the Facel stand at the Geneva Motor Show in March 1961, was completely restored in Switzerland down to the last detail. Midnight blue with grey leather interior with blue piping and black carpets, it is superb and has its original wheels. This is a rare opportunity to acquire a beautiful and rare sports car that is completely French from the 1960s and of legendary elegance, with an interesting history accompanied by its Swiss papers and customs clearance to the Netherlands (EC).*

✓ Ex Salon de Genéve
✓ Voiture entièrement restaurée
✓ Elégant cabriolet français

✓ *Ex Geneva motor show*
✓ *Frame- up restoration*
✓ *Very elegant french automobile*












**Provenant de la collection privée d'un passionné de Mercedes du Sud de la France**

***From a French Mercedes enthusiast***

**Lot 13 et 14**

**113**

Version Européenne / *European specification*

# 1970 Mercedes-Benz W111 280 SE 3,5L. Cabriolet

**Carte grise française**
***French title***
Châssis n° 111027120000254

**€ 95 000 / 110 000**

Les coupés et cabriolets Mercedes 280 SE 3,5 litres produits de 1969 à 1971 furent les premiers types à tendance sportive, équipés du nouveau moteur V8 de la marque avec injection électronique et allumage transistorisé. Ses 200 ch à 5 800 tr/min, mais surtout ses 30 m/kg de couple en font une voiture puissante et sûre, agréable à conduire et rare avec un peu plus de 4 500 unités produites, en majorité des cabriolets exportés pour la plupart aux états-Unis. Si les finitions intérieures de ces voitures sont tout simplement extraordinaires et susceptibles de faire croire a priori à une luxueuse et confortable grand tourisme, une seule pression sur l'accélérateur suffit à déchaîner son tempérament caché de routière sportive : un 0-100 km/h en 9,5 secondes et 200 km/h en pointe dans une profusion de bois vernis, de chromes et de cuir de qualité irréprochable.

*The 3.5 litre Mercedes 280SE produced between 1969 and 1971 was the first sporting car to be equipped with the marque's new V8 engine with electronic injection and transistorized ignition. Its 200 hp at 5,800 rpm and its 30m/kg of torque made it a powerful and stable car, enjoyable to drive and rare with a little over 4,500 units produced, the majority of them cabriolets, most of which were exported to the United States.*
*Whilst the finish on these cars is simply extraordinary and makes them look like a luxurious and comfortable grand tourer, a blip on the accelerator is enough to unleash its hidden sporting pretensions: a 0-100 km/h time of 9.5 seconds and top speed of 200 km/h in a profusion of varnished wood, chrome and leather of the highest quality.*

✓ Rare version européenne
✓ 4 vitres électriques et climatisation
✓ Intérieur d'origine magnifiquement patiné

✓ *Rare European car*
✓ *4 electric windows and air conditioning*
✓ *Beautiful original interior with patina*









Cette 280 SE à moteur V8 immatriculée pour la première fois en octobre 1970 a été acquise par le vendeur en mai 1994. De couleur blanche avec intérieur en cuir, capote et couvre capote bleu foncé, il s'agit d'une très rare version européenne d'origine (compteur en km et sans les inélégants rappels de clignotants latéraux), équipée néanmoins de vitres électriques et de la climatisation, des options très appréciées de nos jours. Le couvre capote et sa housse ont été récemment refaits. Cette magnifique voiture n'a été utilisée par notre collectionneur que par beau temps et sa carte grise française est d'une série normale.

*This 280SE with V8 engine, first registered in October 1970, was acquired by the vendor in 1994. In white with leather interior, a hood and dark blue hood cover, this is a very rare original European version (with the odometer in kilometers and without the inelegant side indicators) nevertheless equipped with electric windows and air conditioning, options much sought after nowadays. The hood cover and its cover have been recently refurbished. This magnificent car has only been used by our collector in good weather and its French carte grise [vehicle registration document] is of a normal series.*





**114**

Livrée neuve en France / *Sold new in France*

# 1960 Mercedes-Benz W128 220 SE Cabriolet

**Carte grise française**
***French title***
Châssis n° 12803010003710
**€ 55 000 / 75 000**

Avec le type 220 de 1951, Mercedes amorçait la modernisation de ses grands modèles en proposant un beau moteur six cylindres à arbre à cames en tête. La 220 S de 1956 parachevait cette évolution en introduisant une caisse monocoque à la place du châssis tubulaire hérité de l'avant-guerre et une superbe carrosserie ponton sans marchepieds avec une ligne de capot à peine supérieure au sommet des ailes désormais intégrées. La 220 SE de 1958 reçut ensuite un système d'injection Bosch qui lui procura un appréciable gain de couple à un régime inférieur au bénéfice de l'agrément de conduite. La 220 SE fut proposée en berline, coupé et cabriolet A (deux portes deux places), ces deux derniers styles étant les plus recherchés. En terme de valeur en collection, le cabriolet A 220 SE domine les autres versions. Au total, M-B n'a produit que 1142 cabriolets de ce type.

La 220 SE présentée ici, immatriculée pour la première fois le 17 mai 1960 est un des derniers exemplaires habillés de la première caisse ponton tout acier. Elle a été acquise le 1e mars 1980 par le vendeur qui a participé à son volant à un rallye au Maroc en1983.

*With the Type 220 of 1951, Mercedes started modernising its mainstream models by offering a lovely six cylinder engine with overhead camshaft. The 220S of 1956 completed this evolution by introducing a monocoque shell in the place of the tubular chassis inherited from before the War and a superb Ponton body without running board and with a hood line only just above the top of the wings that are now integrated.*
*The 220SE of 1958 then received a Bosch fuel injection system that gave it a substantial hike in torque at a lower engine speed which added to the driving enjoyment. The 220SE was offered as a saloon, a coupe and a cabriolet A (two door, two-seater), the latter two styles being the most sought after. In terms of collector value, the 220SE cabriolet A outstrips the other versions. In total, Mercedes-Benz produced only 1,142 cabriolets of this type.*
*The 220SE presented here, first registered on 17 May 1960, is one of the last examples with the Ponton body entirely in steel. It was acquired on 1 March 1980 by the vendor who was behind its wheel*

- ✓ Même propriétaire depuis 30 ans
- ✓ Livrée neuve en France
- ✓ Intérieur d'origine magnifiquement patiné

- ✓ *Same ownership for the last 30 years*
- ✓ *French delivery car*
- ✓ *Beautiful original interior with patina*





En 1989, la voiture a été repeinte en blanc, sa teinte d'origine (code Mercedes G158), sur tôle mise à nu. Son état peut être encore jugé excellent. Le magnifique intérieur de couleur bordeaux avec superbes boiseries vernies, équipé d'un autoradio Becker d'époque, présente une belle et sympathique patine. La capote noire est complétée d'un couvre capote en cuir bordeaux. Un échappement en inox a été monté en 1993. La pompe à essence et le réservoir ont été révisés en 2010. Il s'agit d'une voiture rare sur le marché, très représentative de la période classique moderne de Mercedes caractérisée par une qualité de fabrication et de finition sans égale à l'époque. La voiture est accompagnée de sa carte grise française normale et de factures des travaux effectués.

*for a rally in Morocco in 1983. In 1989, the car was repainted white, its original colour (Mercedes code G158), on completely stripped down metal. Its condition may still be regarded as excellent. The magnificent burgundy interior with superb varnished woodwork, equipped with a Becker radio of the time, offers a beautiful and sympathetic patina.*
*The black hood has a hood cover in burgundy leather. A stainless steel exhaust was installed in 1993. The fuel pump and the fuel tank were upgraded in 2010.*
*It is rare to see this type of car on the market, and it is very representative of the classic modern period for Mercedes, characterized by high build quality and finish that was second to none at the time. The car has its normal French carte grise [vehicle registration document] with invoices for the work carried out.*






115

## 1981 Alfa Romeo 2000 Spider

**Titre de circulation espagnol**
***Spanish title***
Châssis n° AR115382471738

**€ 7 000 / 9 000**

L'Alfa Spider série 105/115 de nouvelle génération apparut en 1966 sous la forme d'un modèle appelé Duetto (puis Spider 1600) et dessiné par Pininfarina. Elle présentait une forme fluide originale dite "os de seiche" qui fut perpétuée sur la 1750 Spider de 1967 et sur les versions ultérieures (avec arrière tronqué en 1969) produites avec diverses motorisations jusqu'en 1988. Le modèle deux litres ou Spider 2000 série 115 fut présenté en 1971 équipé d'un moteur de 132 ch.

Ce joli cabriolet aux normes européennes, vendu neuf en Belgique le 15 janvier 1981 par Novarobel, le concessionnaire de Bruxelles, a été entretenu jusqu'en 1986 par ce même garage comme en atteste le carnet d'entretien, date à laquelle il est revendu à son deuxième propriétaire en Espagne où son entretien est assuré par l'atelier Alfa Romeo Motresa, à Marbella. Le compteur affiche aujourd'hui un peu plus de 100 000 km, ce qui semble correspondre à son kilométrage d'origine. L'état général est bon et la caisse est très saine, compte tenu de son séjour en Espagne, au chaud et au sec. La peinture a été refaite récemment et la ligne d'échappement est neuve. L'intérieur est en bel état d'origine avec moquette chinée et sièges en simili cuir noir. L'Alfa Spider est un excellent cabriolet pour débuter en collection, doté d'une beau moteur double arbre très vif montant vite dans les tours et capable de s'intégrer sans problèmes dans la circulation actuelle. Elle sera livrée avec son titre de circulation espagnol et son carnet d'entretien d'origine.

*The new generation of the Alfa Spider Series 105/115 appeared in 1966 in the shape of a model called the Duetto (then the Spider 1600), designed by Pininfarina. It had an original fluid form known as the "cuttlebone" which was carried over to the 1750 Spider of 1967 and onto later versions (with shortened rear in 1969) produced with various engines up until 1988. The two litre model, or the Spider 2000 series 115, was presented in 1971 fitted with a 132hp engine.*
*This pretty cabriolet built to European standards and sold new in Belgium on 15 January 1981 by Novarobel, the Brussels concessionary, was maintained up to 1986 by that garage as shown by the maintenance book, the date on which it was sold to its second owner in Spain where it was maintained by Alfa Romeo Motresa in Marbella. The odometer now shows a little over 100,000 km, which seems to be its original mileage. The general condition is good and the bodywork is completely rust free, given its residence in the heat and the dryness of Spain. The paintwork has been recently redone and the exhaust is new. The interior is in beautiful original condition with dyed carpets and seats in black simulated leather.*
*The Alfa Spider is an excellent cabriolet for the beginner's collection, endowed with a very lively double cam fast revving engine that can blend into current traffic without any problem.*
*It will be delivered with its Spanish vehicle registration document and its original maintenance book.*

✓ Vendue neuve en Belgique
✓ Carnet d'entretien d'origine tamponné
✓ Très saine

✓ *Sold new in Belgium*
✓ *Service manual stamped*
✓ *Very sound*






116

Seulement 19000km d'origine, Première main / *Only 19,000 km from new, one owner only, delivered new in France*

## 1988 Ferrari 328 GTB

**Carte grise française**
***French title***
Châssis
n° ZFFWA19B0000 74691

**€ 35 000 / 55 000**

En 1973, une nouvelle lignée de « petites » Ferrari routières équipées d'un moteur V8 en alliage léger de nouvelle génération remplaça les Dino 246 GT et GTS. Sous le contrôle de Fiat, la Dino 308 GT/4 dessinée par Bertone ouvrit le bal. Dès 1973, un coupé sport ou berlinette signé Pininfarina vint l'épauler : la 308 GTB élégante et virile, rigide, stable et pleine de vigueur fut à l'origine d'une belle et nombreuse famille dont l'enfant terrible fut la 288 GTO de 1984, elle-même ancêtre des F40, F50 et Enzo. Preuve de la validité de son concept, la 308 a évolué sous de nombreuses formes et sans cesse améliorée. En 1986, avec un moteur porté à 3,2 litres déjà installé sur la quatre-places Mondial, la 328 offrit 270 ch et plus de 260 km/h en pointe avec une manœuvrabilité encore jamais offerte par une berlinette sport de Maranello. Ajoutées à une surprenante sobriété due à l'injection, aux 32 soupapes et à une masse limitée à 1300 kg, ces qualités élargirent le marché de la 328, la version fermée GTB étant beaucoup plus rare que la GTS découvrable.

*In 1973 a new line of "small" road Ferraris equipped with a new-generation light alloy V8 engine replaced the Dino 246 GT and GTS. Under the supervision of Fiat, the Dino 308 GT/4, sketched by Bertone, "opened the ball". Since 1973, a sport or Berlinetta coupé, signed Pininfarina, has supported it; the 308 GTB, at once elegant, virile, stable and strong, and bursting with power, was the first in a large and noble family the enfant terrible of which was the 288 GTO from 1984, itself an ancestor of the F40, F50 and Enzo. Proof of the validity of its design, the 308 evolved into numerous, ever improving forms. In 1986, with an engine increased to 3.2 litres already installed in the "Quatre Places", the 328 offered 270 hp and over 260 km/h (162.5 mph) top speed with manoeuvrability never before offered by a Maranello sports Berlinetta. Combined with the surprising sobriety given by the fuel injection, the 32 valves and a mass limited to 1,300 kg, these qualities have increased the market for the 328, the GTB hardtop version being much rarer than the convertible GTS.*

✓ Introuvable dans cet état
✓ Grosse révision en 2010
✓ Un collector utilisable

✓ *Impossible to find in this condition*
✓ *Major service in 2010*
✓ *A usable collector*



La voiture présentée, une rarissime première main française, fut vendue neuve par Pozzi, en novembre 1987 à l'actuel propriétaire, un professionnel de l'automobile qui l'utilisa régulièrement et raisonnablement le week-end. Cette 328 GTB qui affiche un peu plus de 19 000 km dans un état d'origine exceptionnel, est peinte en Rosso Ferrari avec intérieur en cuir beige et dotée de l'air conditionné. Elle a bénéficié en mai 2000 de travaux d'entretien et de mise au point effectués par l'excellent spécialiste V12 Automobiles qui a de nouveau révisé la voiture en octobre 2010 avec remplacement des courroies moteur, des filtres, bougies, etc (facture jointe au dossier).

Accompagnée de son outillage d'origine, d'un catalogue de vente d'origine, de son livret d'entretien de la facture d'achat originale et de sa carte grise française, c'est une unique opportunité d'acquérir une 328 française d'origine et à l'histoire limpide.

*The car presented, a rare French model with one owner only, was sold new in November 1987 to the current owner by Charles Pozzi, an automobile trader who used it regularly but not excessively at weekends. This 328 GTB, with around 19,000 km (11,875 miles) on the clock, is in an exceptional original state, painted in Rosso Ferrari with a beige leather interior and equipped with air-conditioning. In May 2000 it was overhauled and updated by the specialist firm V12 Automobiles and prior to the sale in October 2010, V12 Automobiles serviced the car with replacement belts, filters, spark plugs etc (invoice attached to file). Accompanied with its original tool kit, owners manual, original sale invoice and French carte grise, this vehicle presents a unique opportunity to acquire a mint 328 with original European specifications and a full, transparent history.*















Sortie de grange / *Barn-find*

# 1952 Aston Martin DB2 Vantage

**Carte grise française**
***French title***
Châssis n° LML/50/235

**€ 90 000 / 120 000**

La voiture présentée, une rarissime DB2 importée en France en 1952 et vendue à Monsieur Bloch, domicilié à Paris 16e, par Majestic Autos, affiche des numéros de châssis, de caisse et de moteur concordants et se présente dans un état d'origine remarquablement bon, ayant été conservée dans le sud de la France pendant plus de 40 ans. Sa peinture d'origine Birch Grey a été remplacée par un blanc ivoire. Sans corrosion, elle présente une séduisante patine que son acheteur pourra se contenter de préserver comme son intérieur d'origine en cuir rouge à passepoil gris. Son état mécanique est excellent et ne nécessite a priori qu'une révision soignée. Son moteur Vantage - version réservée à l'exportation- développe 123 ch grâce à un rapport volumétrique supérieur. Les freins sont munis des tambours Alfin compétition optionnels montés à l'usine comme le précise sa fiche de fabrication. Sa carrosserie fine et élancée ne la surcharge pas et la DB2 perpétue dans un style moderne le caractère sport des Aston Martin d'avant 1940 qui s'atténuera peu à peu dans les années 1950 au profit du caractère GT déjà affirmé sur la DB2/4 qui lui succède. La DB2 de production fut largement engagée en compétition, notamment aux 24 Heures du Mans. Elle possède sa carte grise française normale. Depuis quelques années, la valeur des Aston Martin Classiques 6 cylindres de l'ère David Brown ne cesse de grandir, et cette fabuleuse DB2 Vantage représentera sans aucun doute pour tout passionné amateur de la marque, le nec plus ultra absolu, avec l'assurance d'un potentiel considérable en terme d'investissement.

*The car here presented, an extremely rare DB2 imported into France in 1952 and sold by Majestic Autos to Monsieur Bloch, who lived in Paris 16, bears consistent chassis, bodywork and engine numbers and is in a remarkably good original state, having been stored in the South of France for over 40 years. Its original birch grey paint has been replaced with ivory white. Entirely free of rust, it presents a seductive shine that the buyer may well be content to preserve along with its original red leather interior with grey edging. It is in excellent mechanical condition, having few miles on the clock, and requires only a complete check-over. Its engine is a Vantage, the version reserved for export vehicles, and develops 123 hp thanks to its higher volume ratio. The brakes are equipped with optional "Alfin" competition drums installed in the factory as specified in its production file. Its fine, streamlined bodywork does not give it too much weight, and the DB2 perpetuates, in a modern style, the sporting character of the Aston Martin dating from before 1940 and lost gradually during the 1950s in favour of the GT appearance already affirmed in the DB2/4 that succeeded it. The production DB2 was mostly used in competitions, especially the Le Man 24 Hours, and led to the derived sport-competition models, the legendary DB3 and DB3S. The car holds its standard French carte grise.*

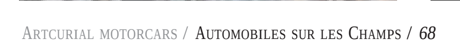
✓ Vous en trouvez souvent des DB2 Vantage sortie de grange !
✓ Rarrissime DB2 en version Vantage
✓ Française d'origine

✓ *DB2 Vantage barn find*
✓ *Very rare vantage model*
✓ *Original french car*









## 1971 Mercedes-Benz 280 SE 3,5 L Coupé

**Carte grise française**
***French title***
Châssis n° 111 026 12 000197
**€ 28 000 / 32 000**

L'exemplaire présenté est donc un de ces rares coupés 280 SE 3.5 l fabriqués à moins de 3000 unités entre l'été 1969 et septembre 1971. Vendu neuf en France en 1971, il n'a eu depuis 1987 que trois propriétaires. En 1988, elle a bénéficié d'importants travaux cosmétiques et mécaniques confiés à la concession Mercedes de Vénissieux (dépose des boiseries, de la planche de bord, peinture complète, etc). Plus récemment, le correcteur d'assiette pneumatique à été changé. Les quatre pneus Michelin XWX ont moins de 8 000 km. En 2008 la timonerie et le renvoi de direction ont été révisés. Une révision générale a été récemment effectuée avec changement de tous les fluides et de tous les filtres. Il y a moins de 500 km, l'arbre de transmission a été équilibré avec réfection du cardan arrière. Essayée sur la route, cette élégante automobile a montré un comportement dynamique impeccable et la généreuse puissance de son moteur. De couleur gris argent avec intérieur en cuir bleu marine avec une superbe patine d'origine, équipée de la boîte automatique à 4 rapports, elle possède un autoradio Kenwood dissimulé sous la planche de bord.
Elle est accompagnée de sa carte grise française normale et du manuel de l'utilisateur

*The model presented here is therefore one of these rare 280 SE 3.5L coupes produced in fewer than 3000 units between the summer of 1696 and September 1971. Sold new in France in 1971, it has only had three owners since 1987. In 1988, it benefitted from significant cosmetic and mechanical work entrusted to the Mercedes dealership in Vénissieux (which has the panelling, dashboard, full paint, etc). More recently, the pneumatic self-levelling system was changed. The four Michelin XWX tyres have done less than 8,000km. The steering and braking systems were serviced in 2008. A general service has been carried out recently and all the fluids and filters changed. Less than 500km ago, the transmission shaft was balanced with repairs to the rear axle. The vast majority of these works are recorded in a considerable folder of invoices going back to 1987. Road tested, this elegant car has shown impeccable, dynamic behaviour and the generous power of its engine. A silver-grey colour with its interior in navy blue with a superb original finish, equipped with an automatic 4 speed gear box, it has a Kenwood radio hidden beneath the dashboard.*
*It is accompanied by its standard French registration documents (carte grise) and user manual.*

✓ Entretien et historique suivi depuis 1987
✓ Quel moteur !
✓ Sublime intérieur d'origine

*✓ Maintenance since 1987*
*✓ What an engine !*
*✓ Exceptional original interior*







Première main / *One owner from new*

## 1993 Bentley Continental R Coupé

**Carte grise française**
***French title***
Châssis
n° : SCBZB03D5PCX42583
**€ 38 000 / 54 000**

Doté de performances impressionnantes pour sa dimension et son niveau de confort, la Bentley Continental R Coupé apparue en 1991 à Genève relançait la tradition du coupé au sein du groupe Rolls-Royce-Bentley. Elle associait l'élégance de la Continentale, version Bentley de la Rolls-Royce Corniche, à la puissance de la Turbo R présentée en 1982 avec le V8 en alliage léger porté à 6,7 litres et 330 ch. La Continental R de 1991 bénéficiait d'une succession de perfectionnements introduits au fil des années (suspension révisée en 1985, injection et ABS en 1987 puis échangeur air/air et injection Bosch Motronic en 1989 et Automatic Ride Control en 1989). Ce coupé à quatre vraies places dépasse 240 km/h dans un confort parfait et une profusion de bois vernis et de cuir. Rare première main achetée neuve en France (facture d'origine Bentley), par un amateur qui l'a choisie pour remplacer sa Rolls-Royce Shadow II, elle fut utilisée comme voiture d'agrément jusqu'en 1996. La voiture vient d'être révisée chez Paoli à Saint-Tropez, et les quatre pneus ont été changés. Elle affiche environ 94 000 km au compteur. L'intérieur présente une superbe patine et il est à noter que notre collectionneur avait commandé son auto peinte en gris avec un intérieur gris (Mushroom) et casquette de tableau de bord recouvert du cuir de la même couleur au lieu du noir habituel.
Cette très séduisante et raffinée Continental R d'allure discrète avec sa calandre peinte et ses projecteurs ronds est accompagnée de sa carte grise française normale, du carnet du propriétaire, de sa trousse d'outils et d'une housse Bentley.

*With impressive performance for its size and its level of comfort, the Bentley Continental R Coupe which appeared in 1991 in Geneva relaunched the coupe tradition within the Rolls-Royce-Bentley group. It brought together the elegance of the Continentale, the Bentley version of the Rolls Royce Corniche, and the power of the Turbo R presented in 1982 with the V8 in light alloy brought up to 6.7 litres and 330 hp. The 1991 Continental R benefitted from a series of improvements made over the years (suspension serviced in 1985, injection and ABS in 1987, then the Bosch Motronic and Automatic Ride Control in 1989). This four-seater coupe exceeds 240km/hr in total comfort with an abundance of wood veneer and leather.*
*Rare first-hand, bought new in France (original Bentley invoice), by an amateur who chose it to replace their Rolls-Royce Shadow II, it was used as a pleasure vehicle until 1996. The car has been serviced by Paoli in Saint-Tropez, and all four tyres have been changed. It has around 94,000km on the clock.*
*The interior has a superb finish and it should be noted that our collector had asked for their car to be painted grey with a grey (mushroom) interior and the top of the dashboard to be covered in leather in the same colour. This very attractive and refined Continental R has a discreet allure with its painted radiator and round headlights, and is accompanied by its standard French carte grise (registration documents), owner's licence, its tool kit, and a Bentley cover.*

✓ Première main
✓ Superbe intérieur d'origine
✓ Dernière vraie Bentley

✓ *First owner*
✓ *Superb original interior*
✓ *The last true Bentley*







**120**

## 1967 Porsche 911 2L Châssis court

**Titre de circulation Belge**
***Belgian title***
Châssis n° 306792

**€ 35 000 / 42 000**

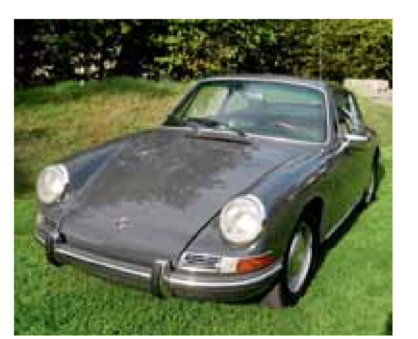


✓ Matching numbers
✓ Châssis court
✓ Superbe livrée gris souris

*✓ Matching number*
*✓ Short wheel base*
*✓ Beautiful grey paint*

Dévoilée au Salon de Francfort 1963, celle qui deviendra l'indéboulonnable 911 à moteur six cylindres deux litres évolua sur le plan mécanique dès sa première année de production vers davantage de souplesse et de puissance. Ces premières 911 deux litres produites jusqu'en 1969 et notamment les voitures du millésime 1967 sont considérées comme les plus pures et les plus fidèles au style créé par l'équipe de Butzi Porsche.
La voiture présentée carrosserie gris ardoise et intérieur en skaï noir a été vendue neuve aux Etats-Unis et importée en Belgique. Révisée il y a deux ans, elle se présente en état strictement d'origine avec numéros moteur et boîte concordants et ses roues d'origine.

*Unveiled at the 1963 Frankfurt Motor Show, what was to become the unmovable 911 with the two-litre six-cylinder engine was developed mechanically from its very first year of production to produce greater flexibility and power. These first two-litre 911s produced up to 1969, and in particular the cars of the vintage year of 1967, are considered to be the purest and most faithful to the style created by the Butzi Porsche team.*
*The car presented with grey slate body and interior in black Leatherette was sold new in the United States and imported to Belgium. Serviced two years ago, it is presented in completely original condition with matching engine and gearbox numbers and original wheels.*













**121**

## 1963 Porsche 356 C Coupé

**Papiers de circulation Belge**
***Belgian title***
Châssis n° 128655

**€ 30 000 / 36 000**

De 1950 à 1955, Porsche affirme le succès de son type sport dérivé de la Coccinelle, le projet 356, et le dote de motorisations de plus en plus puissantes, induites par les succès en compétition qui font à la jeune marque une publicité efficace. La 356 A de 1955 à 1959, outre un pare-brise arrondi, de nouveaux moteurs et une nouvelle boîte, offre davantage de confort et d'équipements et l'évolution se poursuit avec la 356 B de 1959 dont la surface vitrée et la capacité du coffre sont augmentées tandis que les suspensions sont révisées pour améliorer la stabilité du train arrière. Un succès mondial couronne les patients efforts du constructeur qui, par ailleurs, a mis à l'étude le type 901 destiné à remplacer la 356. Celle-ci devient 356 C en 1963 alors que la 901/911 est prête à entrer en production. C'est la version la plus aboutie de la voiture de Ferry Porsche avec des moteurs perfectionnés et fiabilisés, quatre freins à disque et des suspensions privilégiant le confort. La B comme la C sont devenues de performantes GT au point que l'arrêt de la C en 1965 déçoit ses aficionados pour lesquels Porsche la fera revivre en proposant la 912, version à quatre cylindres de la 911.

La voiture présentée est une 356 C de 1963 dont les numéros sont concordants. De couleur gris métallisé avec intérieur en skai noir, elle fut livrée neuve en Belgique. L'embrayage a été refait et elle possède sa radio d'origine.

*Between 1950 and 1955, Porsche consolidated the success of its sporting classic, Project 356, derived from the Beetle, and endowed it with more and more powerful engines, helped by success in competition which gave the budding marque effective publicity. The 356A of 1955 to 1959, apart from a rounded windscreen, new engines and a new gearbox, offered greater comfort and equipment. This development continued with the 356B of 1959 whose windscreen area and boot were increased in size whilst the suspension was revised to improve the stability of the rear drive. Worldwide success crowned the patient efforts of the constructor which had also begun studying the Type 901 destined to replace the 356. This became the 356C in 1963 when the 901/911 was ready to go into production. It is the most accomplished version of the Ferry Porsche car with developed and reliable engines, four disk brakes and suspension giving priority to comfort. In imitation of other contemporary sports cars, both the 356B and the 356C became performance GTs and the cessation of the 356C in 1965 disappointed its devotees to such an extent that Porsche revived it by offering the 912, a four cylinder version of the 911.*
*The car presented is a 356C from 1963 whose numbers match up. In grey metallic paint with a black Leatherette interior, it was delivered new to Belgium. The clutch was reconditioned and the car has its original radio.*

✓ Livrée neuve en Belgique
✓ Travaux mécaniques récents
✓ Une Porsche classique
à un prix abordable

✓ *Sold new in Belgium*
✓ *Recent mechanichal work*
✓ *An affordable classic Porsche*









122

## 1964 Alfa Romeo 2600 Cabriolet Touring

**Carte grise française**
***French title***
Châssis n° 192684

**€ 30 000 / 40 000**

Vers la fin des années 1950, l'Alfa 1900 qui avait relancé la marque après la guerre commençait à vieillir au niveau du style et en 1958, Alfa-Romeo présenta la 2000 qui alliait un dessin plus moderne à la mécanique éprouvée de la 1900. La gamme 2000 comprenait aussi un élégant spider dessiné par Touring, mais son comportement n'avait pas la vivacité des récentes Giulietta et Giulia plus légères.

Pour muscler cette nouvelle famille, Alfa proposa en 1962 un beau moteur six cylindres à deux arbres à cames en tête bien dans la tradition de la marque, d'une cylindrée de 2 584 cm3 donnant 145 ch. La série 2600 retrouva un peu de vigueur, mais le Spider fut un modèle plus routier que sportif, apte au grand tourisme, stable et freinant bien, confortable et spacieux. Un obstacle limita sa diffusion : son prix élevé même sur le marché américain. Sa production fut d'environ 2 225 unités et sa rareté comme son style et le luxe de ses finitions en font un modèle désormais activement recherché par les collectionneurs.

*At the end of the 1950s, the style of the Alfa 1900, which had relaunched the marque after the War, had begun to age and in 1958 Alfa-Romeo presented the 2000 which allied a more modern design with the proven mechanicals of the 1900. The 2000 range also comprised an elegant Spider designed by Touring, but its handling did not have the spirited nature of the more recent lighter Giulietta and Giulia.*

*To give more muscle to this new family, in 1962 Alfa offered a beautiful six-cylinder double overhead cam engine in the tradition of the marque, with 2,584cc producing 145hp. The series 2600 recaptured some vigour but the Spider was a tourer rather than a sports car, suitable for touring, stable and with effective brakes, and comfortable and spacious. There was one obstacle to its sales: its high price, even on the American market. About 2,225 units were produced and its rarity and style and the luxury of its fittings made it a model that is much sought after by collectors.*

✓ Même propriétaire depuis 21 ans
✓ Elégance et raffinement italien
✓ Très bel état

✓ *Same ownership for the last 20 years*
✓ *Elegant and refined italian car*
✓ *Very good condition*





Ce superbe cabriolet faisait partie de la collection de Jacques Capoulade, homme exquis et membre de l'ACF. Il l'avait acheté en 1989 à M. Jean-Louis Thomas d'Angoulême qui la possédait depuis 1976. Cette automobile qui s'inscrit dans la plus grande tradition des décapotables italiennes représentant cette époque mythique de la Dolce Vita a été très bien entretenue par les Capoulade et régulièrement révisée par leur mécanicien local en Auvergne. Son intérieur en cuir noir certainement refait est somptueux ainsi que les moquettes. La capote et le rembourrage des sièges ont été refaits par VHB à Levallois (facture de 1990). Elle a participé à de nombreux rallyes dont le Rallye des Pyrénées en 1991 et à plusieurs rallyes organisés par le dynamique et délicieux Hervé Charbonneaux, ami proche de la famille.

C'est là une très belle opportunité d'acquérir une automobile d'une élégance absolue, issue du dessin magistral de Touring et dotée d'une mécanique noble. La cote de ce modèle est en train de monter de manière significative, tendance normale pour une Alfa Romeo aussi rare et désirable. Elle sera livrée avec sa carte grise française et un dossier de factures.

*This superb cabriolet was part of the collection of Jacques Capoulade, a refined man and a member of the Automobile Club de France [ACF]. He purchased it in 1989 from Mr Jean-Louis Thomas d'Angoulême who had owned it since 1976. This car, which is in the great tradition of Italian open top cars, harks back to the mythical era of La Dolce Vita. It was very well maintained by the Capoulade family and regularly serviced by their local mechanic in the Auvergne region.*

*Its black leather interior, which was certainly refurbished, and its carpet are sumptuous. The hood and the padding of the seats were repaired by VHB in Levallois (invoice from 1990). It has taken part in many rallies including the Pyrenees Rally in 1991 and several rallies organized by the dynamic and effervescent Hervé Charbonneaux, a close family friend.*

*This is an excellent opportunity to acquire a car of great elegance, the product of a masterful design by Touring and endowed with hardy mechanicals. The standing of this model is beginning to rise substantially, a normal trend for an Alfa Romeo that is so rare and desirable. It will be delivered with its French carte grise [vehicle registration document] and a file of invoices.*



**123**

## 1957 Jaguar XK 150 3,4 litres Roadster

**Carte grise française**
***French title***
Châssis n° S830257
Moteur n° V3563-8
**€ 50 000 / 70 000**

En 1957 Jaguar ne proposa initialement qu'un coupé et un cabriolet qualifiés de 2+2, du modèle XK 150. C'était sans compter avec les amateurs du style roadster, et William Lyons céda à la demande. Il ne proposa en fait qu'une version simplifiée du cabriolet dotée d'un capotage sommaire et privée de places arrière. Finalement, la rare version roadster est devenue la plus recherchée car la plus proche du concept original concrétisé dix ans avant par la sublime XK 120.

Selon la plaque de réception des mines, cette voiture a été vendue neuve en France et réceptionnée le 25/10/1957. Son histoire est peu connue jusqu'à ce que le propriétaire actuel ne l'achète en 1992 et la restaure. Celle-ci possède son moteur d'origine, les numéros concordent. Il s'agit d'une voiture qui a été utilisée, restaurée à la fin des années 80. Le futur propriétaire choisira certainement de refaire la peinture à moins qu'il ne veuille profiter immédiatement d'une mécanique optimale, qui lui permettra de jouir de ce superbe roadster au dessin ravageur. Effectivement, poussez le bouton du démarreur et le moteur se fait immédiatement entendre dans une musique très saine et ronde. La pression d'huile est excellente. Le six-cylindres monte dans les tours avec franchise et vivacité. L'intérieur est en très bel état, ses sièges et son tableau de bord étant recouverts de cuir beige. La voiture sera livrée avec sa carte grise française et une copie ancienne du manuel du propriétaire.

*In 1957, Jaguar initially offered only a coupé and a cabriolet (defined as 2+2) of the XK 150, without counting with the lovers of roadster and especially sports models. William Lyons gave into the demand and all he offered was a simplified version of the cabriolet with only a small cowling and no rear seats. Finally, the rare roadster version has become the most sought-after, being the closest to the original design issued ten years before in the magnificent XK120.*
*According to the "Mines Reception Plaque", this car was sold new in France and passed its acceptance test on 25 November 1957. Little is known of its history before the present owner bought it in 1992. The car had been restored thoroughly in the late 1980s. It has its original engine and the numbers agree. The future owner will definitely choose to repaint the vehicle unless he wishes to profit immediately from its excellent mechanical properties, which will allow him to enjoy this superb roadster with its stunning design. All you need to do is press the start button and the engine roars into life with its lovely rich, full, musical sound. The oil pressure is excellent and the six-cylinder engine handles bends with ease and zest. The interior is in excellent condition, with its seats and dashboard covered in beige leather. The car will be delivered with its French carte grise and an old copy of the owner's manual.*

✓ Importante intervention mécanique récente
✓ Matching numbers
✓ Un roadster envoûtant

✓ *Major recent mechanical work*
✓ *Matching number*
✓ *A fascinating roadster*







# 1980 Ferrari 308 GTSi

**Carte grise française**
***French title***
Châssis n° 33049

**€ 20 000 / 30 000**
**SANS RÉSERVE**
***NO RESERVE***

La Dino 308 GT4 inaugura en 1974 la lignée des Ferrari à moteur V8, appelée à une belle et longue carrière. Les conducteurs sportifs la boudèrent en lui reprochant sa longueur, sa masse et son manque d'agilité. Ferrari répondit à leurs critiques en proposant pour 1976 la 308 GTB, cette fois sous l'écusson Ferrari. Son empattement et son poids réduits (sa carrosserie - innovation chez Ferrari - était en plastique) lui donnaient une vivacité appréciée des amateurs de pilotage que comblaient les accélérations du V8 aussi souple que brillant. En mars 1977 Ferrari présenta à Francfort une version découvrable, la GTS à toit amovible, construite en tôle d'acier comme désormais la GTB. En 1980, les 308 devenues GTBi et GTSi reçurent un système d'injection à la place des carburateurs et un allumage tout électronique.

La voiture présentée, un modèle américain à double allumeur et carter d'huile humide, a perdu ses gros boucliers remplacés par des pare-chocs européens. De couleur rouge avec toit rouge, intérieur beige et moquettes noir, elle a été acquise par l'actuel propriétaire en 1994 après avoir été importée en France en 1990. Affichant 34 350 km au compteur, elle a bénéficié en 2009 d'une importante révision (près de 4 500 euros de factures) avec notamment remplacement des courroies de distribution, des joints de culasse, du thermostat, des bougies, de la batterie et des deux pneus arrière Michelin XWX 205/70 VR14. Elle est vendue avec sa carte grise française normale, son cric Ferrari, sa roue de secours normale, sa housse de toit et sa housse sur mesure.

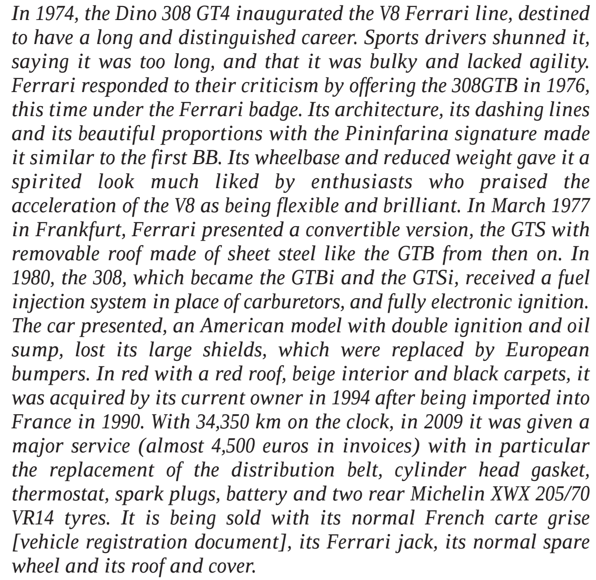
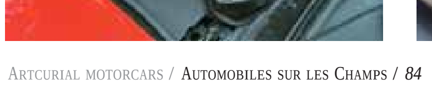
*In 1974, the Dino 308 GT4 inaugurated the V8 Ferrari line, destined to have a long and distinguished career. Sports drivers shunned it, saying it was too long, and that it was bulky and lacked agility. Ferrari responded to their criticism by offering the 308GTB in 1976, this time under the Ferrari badge. Its architecture, its dashing lines and its beautiful proportions with the Pininfarina signature made it similar to the first BB. Its wheelbase and reduced weight gave it a spirited look much liked by enthusiasts who praised the acceleration of the V8 as being flexible and brilliant. In March 1977 in Frankfurt, Ferrari presented a convertible version, the GTS with removable roof made of sheet steel like the GTB from then on. In 1980, the 308, which became the GTBi and the GTSi, received a fuel injection system in place of carburetors, and fully electronic ignition.*
*The car presented, an American model with double ignition and oil sump, lost its large shields, which were replaced by European bumpers. In red with a red roof, beige interior and black carpets, it was acquired by its current owner in 1994 after being imported into France in 1990. With 34,350 km on the clock, in 2009 it was given a major service (almost 4,500 euros in invoices) with in particular the replacement of the distribution belt, cylinder head gasket, thermostat, spark plugs, battery and two rear Michelin XWX 205/70 VR14 tyres. It is being sold with its normal French carte grise [vehicle registration document], its Ferrari jack, its normal spare wheel and its roof and cover.*

- ✓ Grosse révision mécanique en 2009
- ✓ Même propriétaire depuis 16 ans
- ✓ Un V8 Ferrari à ciel ouvert

- ✓ *Major recent mechanical work in 2009*
- ✓ *Same ownership since 16 years*
- ✓ *A Topless V8 Ferrari*





# 1976 Alpine A110 1300 VC

**Carte grise française**
***French title***
Châssis n° A1101300VC 16951

**€ 30 000 / 40 000**
**SANS RÉSERVE**
***NO RESERVE***

La berlinette A 110 " Tour de France " du Salon de Paris 1962 marque le début de la période de maturité d'Alpine.

En 1964, Alpine présente la “70”, un modèle de base doté du moteur R8 Major de 55 ch. Tandis que les plus puissantes berlinettes 1300 puis 1600 reçoivent des moteurs R16 améliorés, les types à moteur 1100 en fonte vont recevoir à leur tour des moteurs en alliage léger dérivés du R12. Ainsi la “70” devient en 1970 la “85” puis 1300 VC avec l'ensemble mécanique de la R12 TS (81 ch SAE/72 ch DIN) et la boîte à quatre rapports. La berlinette de production atteint 175 km/h avec une vivacité qui en fait un régal à piloter. Elle est produite de 1970 à 1976.

La voiture présentée, de couleur bleu, intérieur noir d'origine, fait partie de cette dernière série de berlinettes A110. Elle est équipée de roues Alpine en alliage léger, d'un siège baquet pilote, de rétroviseurs Vitaloni California et de projecteurs Cibié longue portée. Acquise en 1991 par le vendeur, elle a peu roulé, bénéficiant en 2010 d'une révision de l'allumage avec réglage des soupapes et montage d'une batterie neuve. Son moteur est alimenté par un carburateur double corps. Son essai sur la route a donné pleine satisfaction, l'ensemble mécanique - moteur, boîte et freins - fonctionnant bien. En bon état général, affichant environ 59 000 km au compteur, elle possède sa carte grise française normale et une housse sur mesure.

*The “Tour de France” A110 at the 1962 Paris Motor Show marks the beginning of the Alpine's mature period. In various forms, the small saloon had resounding competition success which culminated in the 1973 World Rally Championship.*
*In 1964, Alpine presented the “70”, a base model fitted with the R8 Major engine with 55hp. Then in 1965, two new versions with 1,100cc. Whilst the most powerful 1300 and 1600 saloons received improved R16 engines, the types with the 1100 cast-iron engine received light alloy engines derived from the R12. So, in 1970 the 70 became the “85” then 1300VC with the mechanicals from the R12 TS (81hp SAE/72hp DIN) and the four-speed gearbox. The production saloon could reach 175 km/h with such ferocity that it was a delight to drive. It was produced between 1970 and 1976.*
*The car presented, in blue with original black interior, is one of this last series of small A110 saloons. It is equipped with light alloy Alpine wheels, a driver's bucket seat, Vitaloni California driving mirrors and Cibié long range headlamps.*
*Acquired in 1991 by the vendor, it has not been driven much, and in 2010 had its ignition serviced, its valves recalibrated and a new battery. Its engine is fed by a dual body carburettor. It is a pleasure to drive and the mechanicals – engine, gearbox and brakes – all go well. In good overall condition, and with about 59,000 km on the clock, it has its normal French carte grise [vehicle registration document] and its cover.*

✓ Une berlinette sans réserve
✓ Très saine
✓ Même propriétaire depuis 19 ans

*✓ One Berlinette without reserve*
*✓ Very sound car*
*✓ Same owner since 19 years*






Livrée neuve en France / *Delivered new in France*

# 1955 Mercedes-Benz 300 SL Coupé Gullwing

**Carte grise monegasque**
***Monegasque title***
Châssis n° 1989801002868

**€ 350 000 / 400 000**



**Vidéo online**
www.artcurial.com/gp2010

- ✓ Un mythe qui ne décotera jamais, une référence
- ✓ Très belles conditions
- ✓ La moins chère du marché

- ✓ *A real myth who's value will grow*
- ✓ *A reference*
- ✓ *Very good condition*
- ✓ *The cheapest available in today's market*

Catalogué parmi les valeurs sûres depuis son apparition sur le marché, le coupé 300 SL mondialement célèbre reste la plus emblématique des Mercedes-Benz d'après 1945 par son originalité, son homogénéité et ses qualités techniques et esthétiques qui inquiétèrent la concurrence et étonnèrent les connaisseurs. Chargé d'affirmer le retour de la marque parmi l'élite des constructeurs mondiaux, le type 300 SL (W194) apparut en 1952 sous la forme de deux coupés sport compétition qui inaugurèrent une brillante carrière sportive en finissant deuxième et quatrième de la Mille Miglia, en remportant la redoutable Carrera Panamericana au Mexique puis en s'imposant aux 24 Heures du Mans face à des machines de plus forte cylindrée. La 300 SL de compétition, efficace mais sommairement équipée, devait en principe se limiter à jouer un rôle de démonstrateur au profit du type 300 de tourisme lorsque cette somme de performances suscita une demande inespérée en ces années de reprise économique. La direction de la firme hésitait à mettre sur le marché un modèle qu'il fallait absolument adapter à un usage routier normal quand une commande émanant d'un importateur américain, commande accompagnée d'une incitation sous la forme d'une confortable avance en dollars, détermina Daimler-Benz à éditer une version routière plus raffinée.

*anked as a vehicle of undoubted value since its appearance on the market, the world-famous 300 SL coupé remains the most iconic of all Mercedes-Benz cars since 1945 for its originality, regularity and technical and aesthetic qualities which scared the competition and stunned the connoisseurs. Given the job of confirming the make's return to the élite of the world's car makers, the 300 SL (W194) appeared in 1952 in the form of two competition sport coupés, which marked the start of a brilliant sporting career by finishing second and fourth in the Mille Miglia, carrying off the prestigious Carrera Panamericana in Mexico and then making its mark on the Le Mans 24 hours against cars with much bigger engines. The competition 300 SL, effective but with a minimum of equipment, was intended to act merely as a demonstrator pointing to the 300 tourer before its series of remarkable performances triggered an unimagined demand during those years of economic recovery. The company management was reluctant to market a model that had to be adapted completely for normal road use, when an order from an American imported, accompanied with an incentive in the form of a substantial advance payment in dollars, led Daimler-Benz to produce a more refined road version.*



Celle-ci apparut en 1954 au Salon de New York sous la forme d'un superbe coupé aux lignes à la fois agressives et souples, d'une belle homogénéité de style et toujours doté des étonnantes portes « papillon » imposées par la hauteur des seuils de porte elle-même dictée par l'emploi du châssis tubulaire original. La 300 SL (type W198) dont les organes mécaniques étaient empruntés à la luxueuse berline 300 reçut une version encore plus raffinée du six-cylindres en ligne de trois litres à 1 ACT de la W194 dont la puissance était portée à 215 ch grâce à une alimentation par injection directe Bosch et pour abaisser la hauteur du capot, le bloc avait été incliné latéralement à 45 degrés. Ces spécifications qui tranchaient avec les pratiques courantes, ajoutées à la carrosserie en aluminium, aux quatre roues indépendantes, aux freins ventilés et à des équipements et des finitions de qualité firent aussitôt de la 300 SL de production la machine d'exception qu'elle est restée.

La voiture présentée, sortie d'usine en juin 1956 et vendue neuve en France en novembre de la même année, a été aux mains du même propriétaire de 1979 à 2008. En 1984, elle a bénéficié d'une remise en état mécanique qui a concerné la culasse, les freins, le démarreur et le circuit de refroidissement. Acquise en mai 2008 par l'actuel propriétaire, cette 300 SL a fait l'objet en 2008 et 2009 de quelques travaux d'amélioration portant sur les joints d'étanchéité de carrosserie, les bagues des articulations de suspensions, l'équipement radio Becker Mexico complété d'un lecteur MP3, les moquettes et le drap de pavillon.

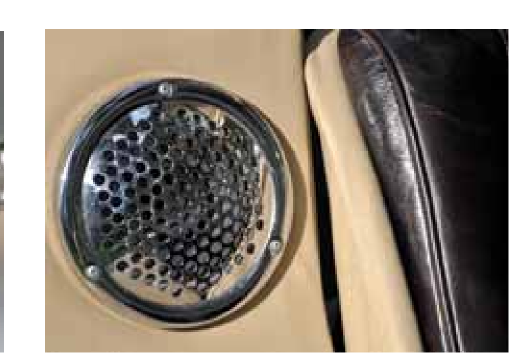
*This version appeared at the 1954 New York fair in the form of a superb coupé with lines both striking and subtle, remarkable regularity of style and the amazing "Gullwing" doors necessitated by the height of the door thresholds, itself dictated by the use of the highly original tubular chassis. The 300 SL (type W198) whose mechanical components were borrowed from the sumptuous Berlin 300, produced an even more refined six-in-line-cylinder three-litre 1 ACT model, based on the W194 but with power boosted to 215 hp thanks to the Bosch direct fuel injection. To reduce bonnet height, the whole unit was tilted to the side by 45 degrees. These specifications, which complied with current practice and were added to the aluminium body work, four independent wheels, ventilated brakes and fittings and finishings of superb quality, immediately made the mass-produced 300 SL the exceptional car that it has remained.*

*The car on offer, which left the factory in June 1956 and was sold new in France in November 1956, was cared for by the same owner from 1979 to 2008. In 1984 it underwent a mechanical overhaul including the cylinder head, brakes, starter and cooling circuit. Acquired by the current owned in May 2008, this 300 SL underwent some improvement works in 2008 and 2009, principally on the bodywork waterproofing, the suspension rings, the Becker Mexico radio system complete with MP3 reader, the carpeting and the roofing.*









L'intérieur en cuir beige a été complètement refait mais l'intérieur en cuir brun d'origine sera fourni au futur acquéreur. En décembre 2009, elle a bénéficié en Allemagne d'une grande révision et un contrôle technique, complétés d'un remplacement de tous les fluides (huile moteur, boîte et pont, liquide de refroidissement) et du remplacement des filtres, d'une révision du système d'injection, d'une révision du démarreur, de la dynamo et du système d'injection, d'un regarnissage des mâchoires de frein, d'un réglage des soupapes, d'une vérification des instruments de bord et d'un contrôle au banc à rouleaux.
Affichant d'origine 52 313 km en janvier 2010, elle a été classée suite à expertise en condition 2. Cette belle 300 SL est munie de ses papiers monégasques et de ses manuels d'utilisation et d'entretien d'origine accompagnés d'un dossier de factures de travaux.
Il est certain que cet exemplaire a été très bien suivi, factures à l'appui, restant entre les mains d'un véritable amateur et passionné de la marque durant les deux dernières années.
Il s'agit d'un mythe, introuvable actuellement à ce prix-là sur le marché, dont la cote est en permanente progression.

*The beige leather interior was completely refitted, but the original leather interior will be supplied to the future purchaser. In December 2009 it underwent a major overhaul and technical test in Germany, at which time all the filters and fluids (engine oil, box and bridge and cooling liquid) were replaced and the injection system, started and dynamo overhauled, the brake shoes refitted, the valves adjusted, the dashboard checked, and a roller test conducted.*

*Displaying 52,313 km (32,695 miles) in January 2010, it was classified Condition 2 following the tests. This magnificent 300 SL still carries its original Monegasque papers and user's and maintenance manuals, accompanied by a works invoices file.*

*This exemplary car has certainly been well loved, as witness its works invoices and period spent with an owner with a passion for the make over the last two years.*

*This car is a legend, which currently cannot be found elsewhere at this price in a continually progressing market.*



**127**

Carte grise française
*French title*
Châssis n° 109-018-12-000435

**€ 18 000 / 25 000**

Ex-Maris Embiricos

# 1969 MERCEDES BENZ 300 SEL 6,3L

La voiture de la vente fut vendue neuve à Paris par le garage Longchamps à Maris Embiricos, grand armateur grec, gentleman driver et commanditeur de plusieurs voitures spéciales, dont la très élégante Bentley aérodynamique 1938, carrossée par Pourtout et dessinée par Georges Paulin avec laquelle il participa aux 24 heures du Mans à trois reprises. Cette voiture figure actuellement dans une grande collection californienne.

Sa dernière monture est une première main totalisant seulement 107699 km, elle fut d'abord immatriculée à Paris puis à Monaco et a été remise en route par les excellents Atelier SL à Paris, après avoir séjourné pendant quinze ans dans le 7e arrondissement à Paris.

Elle est équipée de toutes les options, boîte automatique, air conditionné, toit ouvrant et vitres électriques, lunette arrière dégivrante. L'intérieur en cuir Cognac est d'origine ainsi que les tapis. Elle est équipée d'appuis- tête arrière recouvert de daim clair réalisés par Hermes.

La suspension pneumatique a été entièrement refaite, les disques, les plaquettes, les amortisseurs et les chaines de distribution remplacés. Un allumage électronique moderne assure une meilleure explosion. Cette magnifique berline rapide et luxueuse est très saine et ne présente pas de corrosion ni de trace d'accident.

*The car for sale was sold new in Paris by Garage Longchamps to Maris Embiricos, a major Greek shipping owner, gentleman driver and owner of numerous specialist cars, including the very elegant 1938 aerodynamic Bentley, built by Pourtout and sketched by Georges Paulin, who competed with it in the Le Mans 24 hours on three occasions. This car is currently part of a major Californian collection.*

*Its latest assembly is a first-hand with only 107,669 km (67,293 miles) on the clock; it was registered first in Paris and then in Monaco and was restored by the excellent Atelier SL in Paris after spending fifteen years in Paris' 7th Arrondissement.*

*It is equipped with all the options: automatic gearbox, air conditioning, sliding roof and electric windows, and defrosting rear window. The cognac leather interior is original, as are the carpets. It is equipped with headrests covered in light buckskin, produced by Hermes.*

*The pneumatic suspension has been completely restored and the discs, pads, shock absorbers and timing chain replaced. Modern electronic ignition guarantees better combustion. This magnificent saloon, both fast and luxurious, is in excellent condition and shows no trace of rust or accident.*

✓ 1ère main ex Embericos
✓ Bien entretenue
✓ Importante révision récente par spécialiste
✓ Appui-tête Hermes

*✓ One owner*
*✓ Ex Embericos*
*✓ Well serviced*
*✓ Major recent work done by marque specialist*







# 1966 Ford Mustang GT Cabriolet

**Titre de circulation belge**
***Belgium title***
Châssis n° 6T08T273375

**€ 17 000 / 20 000**

**Vidéo online**
www.artcurial.com/gp2010

✓ Equipée du V8
✓ Utilisable tous les jours
✓ "I get my kick on Route 66"

✓ *First owner*
✓ *Superb original interior*
✓ *The last true Bentley*

Lancée à la fin du printemps 1964 et construite sur la base mécanique de la robuste et compacte Falcon, la Mustang s'était vendue un an après à plus de 400 000 exemplaires. Ford dut même reconvertir certaines de ses usines à temps pour satisfaire et entretenir la demande. Dotée d'un style élégant et sportif, proposée avec quatre options moteur et accompagnée d'un catalogue d'équipements optionnels impensable de nos jours, la Mustang vendue à un prix de base très attractif sous trois formes de carrosserie (coupé, cabriolet et fast-back) prit rang aussitôt parmi les voitures américaines les plus emblématiques.

La voiture présentée est un cabriolet (Convertible) dont le moteur six-cylindres original a été remplacée par un V8 289, le célèbre Ford 4,7 litres des Cobra, déjà disponible à l'époque en option (la cylindrée sur le titre de circulation étant celle correspondant à un V8 289). Elle est équipée d'une boîte à quatre vitesses manuelle, d'un compte-tours/montre, de phares antibrouillard, de cache-culbuteurs en alu type Cobra, d'un intérieur Pony, de roues Rally en alliage léger chaussées de pneus Firestone et d'une barre anti-rapprochement. Le radiateur est neuf. En bel état de présentation, ce cabriolet Mustang de première génération est immatriculée dans la Communauté Européenne. Un modèle tellement facile à utiliser et vraiment à une estimation très basse…une opportunité.

*Launched in late spring 1964 and constructed on the mechanical basis of the robust and compact Falcon, the Mustang sold more than 400,000 vehicles in the year that followed. Indeed, Ford had to convert some of its factories temporarily to cater for demand. With its elegant, sporting style, offered with four engine options and accompanied with a catalogue of further options unthinkable in our days, the Mustang, sold at an extremely attractive basic price with three different bodywork forms (coupé, cabriolet and fastback) immediately found a place amongst the most iconic of American cars.*

*The car on offer is a cabriolet (convertible) the original six-cylinder engine of which has been replaced by a V8 289, the celebrated Ford 4.7 litres from Cobra, already available at the time as an option (the cc's on the tittle is equal to a V8 289). It is equipped with a manual four-speed gearbox, a rev-counter and clock, fog lamps, Cobra aluminium cylinder head covers, a Pony interior, light-alloy Rally wheels with Firestone tyres, and a protective bumper. The radiator is new. This first-generation cabriolet Mustang, in magnificent condition, has been registered in the European Union. This model, really easy to drive and with a really excellent estimate price, is really… a great opportunity.*









# 1964 Ford Thunderbird Cabriolet

**Titre de circulation anglais**
***English title***
Châssis n° 47852101033

**€ 25 000 / 30 000**



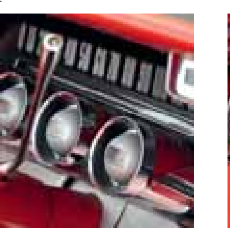
**Vidéo online**
www.artcurial.com/gp2010

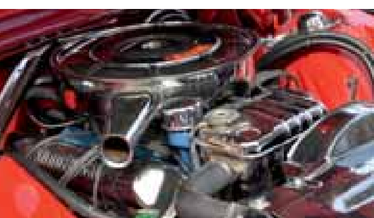
✓ Elégance de la ligne
✓ Capote électrique
✓ Habitabilité pour partir en week-end

*✓ Fitted with V8 engine*
*✓ Electric top*
*✓ Great week end driver*

La Thunderbird première série fut d'emblée une automobile américaine achevée, luxueuse, cossue et puissante. Ford prit donc un risque en faisant évoluer la Thunderbird vers davantage de confort et de luxe et la deuxième génération, lancée en novembre 1957, fit faire un pas significatif à la T-Bird désormais dotée de quatre vraies places. Une troisième génération apparut en 1961, dotée d'un aspect plus épuré, plus lisse, mais conservant la plate-forme et les éléments structurels des générations antérieures. La quatrième génération (millésime 1964) résulta d'une redéfinition du style extérieur avec des flancs plus sculptés et un retour à une copieuse ornementation chromée et à une certaine générosité notamment au niveau des blocs lumineux arrière et de la calandre. Devenue modèle de luxe porteuse de l'image haut de gamme de Ford, la T-Bird 1964, solide et soigneusement assemblée et finie, offrait aussi une débauche d'équipements d'agrément dont pouvait profiter son heureux propriétaire en croisant aux vitesses légales dans un confort parfait.
Cette Thunderbird Convertible (cabriolet) modèle 1964 est équipée du moteur V8 390 (6,4 litres) donnant 300 ch à 4 600 tr/min. Elle a bénéficié en 2004 d'un remplacement du moteur, de ses accessoires et de l'échappement complet et, en 2008 de travaux de réfection de l'intérieur (panneaux de portes, sièges et moquettes). Le système de capotage électrique a été refait à neuf. De couleur rouge avec intérieur en cuir et vinyle rouge, elle se présente en bel état de fonctionnement, offrant, outre les agréments d'une voiture décapotable, toute l'opulence des modèles haut de gamme américains antérieurs aux crises pétrolières.

*The first series Thunderbird was from the outset a perfect, luxury, plush and powerful American car. Ford therefore took a risk by making the Thunderbird even more comfortable and luxurious and the second generation, launched in November 1957, made the TBird, which from then on had four proper seats, take a significant step forward. A third generation appeared in 1961, which had a more refined and smoother appearance, keeping the platform and structural elements of earlier generations, the forth generation (manufactured in 1964) resulted from a redefining of the style of the exterior with more sculptured sides and a return to copious chrome ornamentation and a certain generosity, notably with regard to the rear lights and the radiator grille. The solid, carefully assembled and finished 1964 T-Bird became a luxury model which projected Ford's high-end image, and it also came with a profusion of attractive accessories which its lucky owner could have, cruising along within the speed limit in perfect comfort.*
*This 1964 model Thunderbird Convertible (cabriolet) is equipped with a (6.4 litre) V8 390 engine with 300 horsepower at 4,600 rpm. In 2004 it had its engine, accessories and complete exhaust replaced, and in 2008 repairs were carried out on the interior (door panels, seats and carpets). The electric roof system was redone. This car is red with a red leather and vinyl interior, it is in good working order, and generously offers all the opulence of American high-end models which were made before the petrol crises, in addition to the accessories that come with a convertible.*











## Collection d'un amateur du Nord de la France

## *Collection of a North French enthusiast*

Lot 30 à 33

**130**

**Carte grise française**
***French title***
Châssis n° :
SAXXNNAYNBD 091674

**€ 4 500 / 6 500**
**SANS RÉSERVE**
***NO RESERVE***

✓ Rare version Cooper Monte Carlo
✓ Bon état général
✓ Performante citadine

*✓ Rare Cooper Monte Carlo model*
*✓ Very good condition*
*✓ Quick city car*

## 1995 Rover Mini Cooper Série limitée Monte Carlo

L'histoire de la Mini apparue sur le marché en 1959 sous les marques Austin et Morris est trop connue pour être rapportée ici, même dans une version résumée. Quarante ans de succès ont amplement prouvé la validité de son concept et sa polyvalence en dépit de ses dimensions restreintes, son atout numéro un. Régulièrement améliorée et mise aux normes, survivant aux problèmes de l'industrie automobile britannique et finalement marquée Rover avant de passer sous le contrôle de BMW, la Mini historique a fait preuve d'une insolente santé jusqu'à sa disparition en 2000 regrettée par une large clientèle de connaisseurs.

La Mini présentée est une Cooper modèle 1995, version sportive de la gamme, ici dans sa variante Monte Carlo produite en série limitée avec des finitions rappelant les voitures d'usine souvent engagées et souvent victorieuses dans le célèbre rallye du même nom.

De couleur rouge avec toit blanc et bande blanche, intérieur rouge et blanc, volant cuir rouge et radio-cassette Sony, elle fut acquise par l'actuel propriétaire en 2002 au garage Porsche d'Antibes avec 67 000 km au compteur. Ce dernier n'a parcouru à son volant que 4 800 km environ. Le train avant a été déposé et vérifié et elle se présente en bon état général avec sa carte grise française.

*The history of the Mini, which appeared on the market in 1959 under the Austin and Morris marques, is too well known to be reported on here or even summarised. Forty years of success are ample proof of the soundness of its design and versatility despite its restricted dimensions; its number one asset. Regularly improved and brought up to the latest standards, surviving the problems of the British automotive industry and finally badged as a Rover before passing into BMW's hands, the historic Mini thrived robustly up until its disappearance in 2000, sadly mourned by legions of connoisseurs.*

*The Mini presented is a 1965 Cooper model, the sports version in the range, here in its Monte Carlo livery, produced as a limited series with finish recalling the factory cars often entered for, and often victorious in, the celebrated rally of the same name.*

*In red with a white roof and white stripe, red and white interior, red leather steering wheel and Sony radio-cassette, it was bought by its current owner in 2002 from the Porsche dealer in Antibes with 67,000 km on the clock. This owner has only covered about 4,800 km at the wheel. The front-wheel axle unit was removed and checked and it is presented in good overall condition with its French carte grise [vehicle registration document]*







131

## 1978 Morgan Plus 8 Roadster

**Carte grise française**
***French title***
Châssis n° OXR8481X

**€ 25 000 / 35 000**

H.F.S. Morgan, pionnier du cyclecar, créa son célèbre trois-roues en 1910. En 1936, il ajouta à cette production un type à quatre roues qui conservait la suspension avant à roues indépendantes des tricycles dans un châssis à l'architecture conventionnelle. Les trois-roues disparurent en 1950, mais la petite firme poursuivit ses fabrications traditionnelles en proposant au fil des années ses roadsters sport équipés de diverses motorisations à quatre cylindres sous la forme originale et immuable apparue en 1936. Cette fidélité au passé devint un efficace argument de vente. En 1966, au Salon de Londres, Morgan présenta un roadster doté du moteur V8 Buick-Rover de 3,5 litres, la Plus 8, dont les performances n'avaient rien d'antique : 200 km/h en pointe et de 0 à 100 km/h en 7 secondes.

La voiture présentée, vendue neuve en Belgique par le garage Albert et Fils à Bruxelles, a fait ensuite partie de la collection du musée de Sanary, dispersée en 1997. Elle se présente en bon état général, peinte en marron foncé avec intérieur en cuir beige clair et équipée de projecteurs additionnels, d'une courroie de capot et d'un porte-bagages arrière. Elle a bénéficié en 2008 de travaux de révision pour un montant de 2 800 euros : dépose du moteur, remplacement du joint de culasse et rodage des soupapes. Elle affiche au compteur 51 950 km. Elle est accompagnée de sa carte grise française normale et d'un dossier de factures.

*H.F.S. Morgan, a pioneer of the cycle car, created his famous three-wheeler in 1910. In 1936, he added a four-wheeler that kept the independent front wheel suspension from the tricycles in a chassis of conventional structure. The three-wheeler was phased out in 1950, but the small company continued with its traditional products over the years, offering its sports roadsters equipped with various four cylinder engines in the original form unchanged since 1936. This faithfulness to the past became an effective sales pitch.*
*In 1966, at the London Motor Show, Morgan presented a roadster with a 3.5 litre V8 Buick-Rover engine, the Plus 8, whose performance was certainly not antique, with a maximum speed of 200km/h and a 0 to 100 km/h time of 7 seconds.*

*The car presented, sold new in Belgium by Albert et Fils, a dealer in Brussels, then became a part of the Sanary Museum collection, which was dispersed in 1997. It is presented in good general condition, painted in dark brown with interior in light beige leather and equipped with additional headlights, a bonnet strap and a rear luggage carrier frame. In 2008, it was serviced at a cost of 2,800 euros: engine taken out, replacement of the cylinder head gasket and valve grinding. The odometer indicates 51,950 km. It has its normal French carte grise [vehicle registration document] and a file of invoices.*

✓ Vendue neuve en Belgique
✓ Même propriétaire depuis 13 ans
✓ Travaux mécaniques récents

✓ *Sold new in Belgium*
✓ *Same owner since 13 years*
✓ *Recent work done*







## 1971 Volkwagen 1302 S Cabriolet

**Carte grise française de collection**
***French classic car title***
Châssis n° 1522011508
**€ 7 500 / 10 500**

Proposée pour la première fois en 1949, la coûteuse Coccinelle décapotable ne fut produite jusqu'en janvier 1980 qu'à 330 000 exemplaires environ, c'est-à-dire presque rien par rapport aux 20 millions (environ) de berlines produites. C'est donc un oiseau rare et fort recherché par les amateurs de conduite grand air.

Cette Volkswagen Cabriolet fabriquée par Karmann est rouge avec intérieur noir. Elle a bénéficié en 2004-2005 de gros travaux de carrosserie (facture de tôlerie pour 1 400 euros) avec changements des baguettes, joints etc. Cette séduisante voiture, saine et révisée, fonctionne bien. Elle est livrée avec son dossier de factures et sa carte grise française de collection.

*Although the car first became available in 1949 and was produced until January 1980, only about 330,000 models of the expensive "Beetle Convertible" were ever made, a mere drop in the ocean of some 20 million saloons. This car is therefore rare and sought after by lovers of open-air driving.*

*This Volkswagen Saloon, manufactured by Karmann, is red with a black interior. In 2004-2005, its bodywork was extensively overhauled (invoice for sheet steel totalling 1,400) with changes of rings, joints etc. This attractive car, overhauled and in excellent condition, runs well. It comes with its file of invoices and French collector's car carte grise.*

✓ Très bon état général
✓ 4 vraies places
✓ Utilisable au quotidien

✓ *Very good condition*
✓ *4 real seats*
✓ *Could be used as a daily driver*







133

## 1968 Mercedes-Benz 280 SL Coupé

**Carte grise française**
***French title***
Châssis n° 11304410000597
**€ 20 000 / 30 000**

✓ 2 propriétaires en 30 ans
✓ Cabriolet Mercedes pour un prix raisonnable
✓ Version 280 avec boîte mécanique

*✓ 2 owners in 3 years*
*✓ Affordable classic Mercedes convertible*
*✓ 280 model with manual gearbox*

Dès son apparition au Salon de Genève 1963, la Mercedes 230 SL, conçue comme une routière à tendance sportive, trouva son principal marché outre Atlantique. Sa particularité se situait dans une option innovatrice, un hard-top amovible dont le dessin lui valut le surnom de “toit pagode” en raison du relèvement des bords latéraux par rapport au centre du panneau. Ce concept qui augmentait les surfaces vitrées latérales eut beaucoup de succès. Il fut donc reconduit à l'identique sur la 250 SL de 1966 et sur la 280 SL de 1967, la plus diffusée des “pagode”. Cette dernière, outre une cylindrée portée à 2,8 litres, bénéficia d'un moteur de nouvelle génération plus souple qui diminua encore le caractère sportif de la SL devenue moins “Leicht”, mais plus sûre en fonction des nouvelles normes américaines 24 000 unités de la 280 SL furent produites.
De couleur crème avec intérieur marron clair, cette 280 SL cabriolet dont le compteur affiche 22 049 km possède son intérieur d'origine en bon état. Version américaine à l'origine, sans capote, mais avec le hard-top amovible, elle est pourtant équipée de la boîte manuelle. Son précédent propriétaire l'utilisait de 1980 à 2001 comme voiture d'agrément dans sa résidence du Midi. Depuis 2001 le propriétaire actuel n'a utilisé la voiture que durant les beaux jours.
De couleur crème avec intérieur brun clair et moquettes marron, hard-top ton caisse, elle est équipée d'un système radio-cassette plus récent et accompagnée de sa carte grise normale.

*The 230SL, designed as a sports tourer, found its main market across the Atlantic where its distinct and elegant styling marked it out from local production. Its special nature was an innovative option: a removable hard top whose design gave it the name “Pagoda roof” because of the height of the upright sides in relation to the centre of the panel. This design, which increased the side glass area, was very successful. As a result, the same thing was applied to the 250SL in 1966 and the 280SL in 1967, the most widespread of the “pagodas”. The latter car, apart from the cylinders being bored out to 2.8 litres, had a more flexible new generation engine that diminished the sporting character of the SL which had become less “Leicht” [light], but safer under the new American standards. The market showed its appreciation of its qualities by buying almost 24,000 units of the 280SL.*
*In cream colour with light chestnut interior, this 280SL Cabriolet whose odometer reads 22,049 km has its original interior in good condition. Originally the American version, without the soft top but with the removable hard top, it has the manual gearbox. Its previous owner used it from 1980 to 2001 as a runabout where he lived in the Midi region of France.*
*In cream colour with light brown interior and chestnut coloured carpets and matching hard top case, it has a more recent radio-cassette system and has its normal French carte grise [vehicle registration document].*













Première main, vendue neuve par Pozi, seulement 15 000 km d'origine / *First owner, sold new by Pozzi, only 15 000 km from new*

# 2008 Ferrari 599 GTB Fiorano F1

**Carte grise française**
***French title***
Châssis n°
ZFFFD60B000159566

**€ 130 000 / 180 000**

La Ferrari 599 GTB Fiorano, apparue en 2006, masque sous des apparences de berlinette Grand Tourisme au luxe parfaitement classique un tempérament de supercar. Elle succède à la lignée des 550 Maranello, introduite en 1996, comprenant la 575 M et 575 M GTC. L'appelation Fiorano évoque le nom de la piste d'essai privée de l'usine, à Maranello, sur laquelle les plus grands pilotes de l'histoire se sont entraînés. 599 symbolise la cylindrée totale du bloc, divisée par 10.

Sa mécanique, justement, est issu de la supercar Enzo, dont elle garde les spécificités mécanique à 40 chevaux près, mais le moteur y est placé à l'avant: châssis en aluminium, moteur V12 quatre arbres de 6 litres central avant donnant en souplesse 620 ch, boîte séquentielle à passage ultra rapide et vitesse de 330 km/h (sur piste évidemment), pour ne citer que l'essentiel.

*The Ferrari 599 GTB Fiorano, which first appeared 2006, hides the personality of a supercar behinds its classic, luxurious Berlinetta GT appearance. It is the successor to the 550 Maranello line, which was introduced in 1996 and includes the 575 M and 575 M GTC. The name "Fiorano" evokes the name of the factory's private testing strip at Maranello, where the greatest drivers in history were trained. The number "599" refers to the total cubic capacity of the engine divided by 10.*

*Its mechanics, naturally, echo the Enzo supercar, whose specific mechanical properties of some 40 hp remain, but the engine places it ahead of that car: aluminium chassis, four-shaft V2 engine with 6 litres of central power producing a maximum of 620 hp, sequential gearbox with super-fast passage, and speeds of 330 km/h (206 mph) on the test strip at least. These are only the essential details.*

- ✓ Etat quasi-neuf avec ses 15000 km d'origine
- ✓ Première main
- ✓ Prix très attractif

- ✓ *Like new staing only 15000 km since new*
- ✓ *One owner*
- ✓ *Attractie price*








Cette Berlinette Grand Tourisme, dernière née de chez Ferrari, a été vendue neuve par les Ets Pozzi, concessionnaire à Levallois-Perret, le 7 mars 2008 à son propriétaire actuel qui a parcouru un peu plus de 14 000 km au volant de ce bolide raffiné. Elle est superbe dans sa livrée “Grigio Silverstone”, certainement la teinte la plus élégante, avec intérieur en cuir gris clair “Daytona”. Elle possède tous les aménagements prévus par le constructeur, y compris les jantes 20 pouces. Aucune grosse intervention n'a eu lieu.

La piloter est un pur plaisir, chaque accélération étant simplement … dévastatrice ! Il s'agit ici d'une automobile en état quasiment neuf, un véritable régal à utiliser, au prix le plus bas du marché. A garer aux côtés de sa Daytona

*This Berlinetta GT, the latest creation of Ferrari, was sold new by Ets Pozzi, a dealer in Levallois-Perret, on 7 March 2008 to its current owner, who has driven a little over 14,000 km (8,750 miles) behind the wheel of this refined supercar. It is indeed "super" with its Grigio Silverstone livery, with its most elegant colours, and its Daytona light-grey leather interior. It has all the developments planned by the maker, including the 20-inch wheel-rims. There has been no major overhaul.*

*Driving this vehicle is pure pleasure, each acceleration simply… takes your breath away!*

*This is a nearly new vehicle, a true royal amongst cars, with the lowest price on the market. Rank it alongside its Daytona*












135

Rare conduite à droite / *RHD*

# 1958 Mercedes-Benz 190 SL Cabriolet

**Carte grise française**
***French title***
Châssis n° 12 104 085 001 844

**€ 20 000 / 40 000**
**SANS RÉSERVE**
***NO RESERVE***

Après un brillant retour à la compétition en 1952, Mercedes-Benz présenta deux ans plus tard une version GT de la 300 SL et annonça la mise sur le marché d'une voiture de cylindrée et de prix plus modestes, la190 SL.

Ce cabriolet 190 SL de 1958, rare car à conduite à droite, n'a eu que deux propriétaires. Le vendeur l'acquit de Mme Augustin-Thierry, petite-nièce du grand historien Augustin Thierry, écrivain spécialiste au XIXe siècle du Moyen Age. Mme Augustin-Thierry était très amie avec la mère du vendeur et celui-ci ayant vu la voiture en 1962-1963 se déclara acheteur. La réponse de la propriétaire fut alors négative, mais onze ans plus tard, la voiture lui fut proposée. La 190 SL est donc en sa possession depuis 1974, date de sa carte grise actuelle. De couleur ivoire avec intérieur en cuir bleu élégamment patiné et capote noire, cette voiture a parcouru selon son compteur 51 429 km. Sa carrosserie est en état d'origine et l'on note un excellent positionnement des ouvrants. Le moteur a été refait en 1969 par la propriétaire précédente (facture) et, après un contrôle technique effectué en 2005, la voiture a été très peu utilisée. Il a été procédé récemment à une remise en route précautionneuse et l'on doit indiquer que la montre de bord et l'étoile de calandre ont été dérobées. Cette 190 SL est vendue avec son manuel d'entretien Mercedes (Service Clientèle) et sa carte grise française normale. C'est une opportunité exceptionnelle d'acquérir une belle 190 SL "dans son jus".

*After a brilliant return to the competition in 1952, two years later Mercedes-Benz presented a GT version of the 300 SL and announced the forthcoming release onto the market of a car of a more modest size and cost, the 190 SL.*

*This 190 SL cabriolet from 1958, a rare right-hand drive car, has only had two owners. The seller purchased it from Ms Augustin-Thierry, the great-niece of the great historian Augustin Thierry. Ms Augustin-Thierry was very good friends with the seller's mother and when the seller saw the car in 1962-1963 he said that he wanted to buy it. At that time the owner said no, but eleven years later, he was offered the car. The 190 SL has therefore been owned by him since 1974, the date of its current French car registration document. The car is ivory coloured with blue leather interior with an elegant finish and a black roof, and it has 51,429 km on the clock. Its bodywork is in its original condition and the excellent positioning of its openings should be noted. The engine was changed in 1969 by the previous owner (invoice provided), and after a roadworthiness check in 2005, the car has not been used very much. Recently it cautiously returned to the road and it should be pointed out that the clock and grille star have been stolen. This 190 SL is being sold with its Mercedes maintenance manual and its normal French carte grise (car registration document). This is a rare opportunity to purchase a beautiful 190 SL in its original condition.*

✓ "Sortie de grange"
✓ Entièrement originale
✓ Une grande classique sans réserve

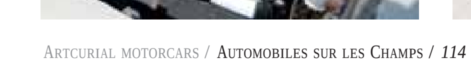
✓ *Barn find*
✓ *Completely original and rare right hand drive*
✓ *A great classic with no reserve*











136

## 1990 Rolls Royce Corniche III cabriolet

**Titre de circulation anglais**
***English title***
Châssis n°
SCAZD02D9LCX30320
**€ 50 000 / 80 000**

En 1971, Rolls-Royce décida de relancer, pour désigner un modèle décapotable dit “Convertible”, l’appellation “Corniche” qu’une Bentley aurait dû porter en 1940 et que la guerre fit disparaître. Sans changer profondément, la Corniche II apparut en 1986 (avec ABS) suivie en 1989 de la Corniche III.

Cette automobile a été vendue neuve par le concessionnaire Rolls-Royce de Los Angeles à une société japonaise, Utsumi Corp. à Osaka. Elle part au Japon dès 1990 après deux mois de séjour en Californie. Le premier propriétaire garde la voiture jusqu’en 1999. Elle restera au pays du Soleil Levant jusqu’à sa cession en 2008 à un marchand anglais, Ian Williams, qui l’importe en Grande-Bretagne, le 5 septembre 2008. Elle comptabilise à cette date 19 252 km lorsqu’il l’immatricule en Angleterre le 7 juillet 2009, date à laquelle le propriétaire actuel la rachète “pour parcourir l’Europe dans le luxe, le confort et la performance” ; il est d’origine allemande mais il séjourne à Rome. Cette superbe Corniche III conduite à gauche roule donc quasiment tous les jours, servant aux déplacements et voyages d’affaires de son propriétaire qui repart aux États-Unis.

*In 1971, Rolls-Royce decided to relaunch the name “Corniche”, which was originally intended for Bentley in 1940 before the war put paid to the plans, for a new convertible model. Without major changes, the Corniche II was launched in 1986 (with ABS) followed in 1989 by the Corniche III.*

*The car presented was sold new by the Rolls-Royce dealer in Los Angeles, to a Japanese company Utsumi Corp. of Osaka. It left for Japan in 1990 after spending two months in California. The first owner kept the vehicle until 1999, stayed in Japon before being transferred in 2008 to British trader Ian Williams, who imported it into Great Britain on 5 September 2008. At that time it had 19,252 km (12,032 miles) on the clock, when registered in Britain on 7 July 2009; on that date, the current owner bought it “to travel Europe in the luxury and comfort of a high-performance vehicle”. This owner, although of German origin, lived in Rome. This superb left-hand-drive Corniche III is therefore driven almost every day, being used for business and pleasure trips by its owner, who is leaving for the United States.*

✓ Exceptionnelle dans sa version III, plus désirable
✓ Utilisable et fiabilisée
✓ Ambiance unique

✓ *The best Corniche evolution*
✓ *Most desirable reliable*
✓ *The best British automobile ambiance*






Il la revend pour cette raison après avoir parcouru plus de 14 000 km en un peu plus d'un an. Elle comptabilise aujourd'hui 34 450 km, plus le voyage qu'elle fera pour se rendre de Rome à Paris, pour l'exposition de la vente.

Cette Corniche III se présente dans des conditions optimales, avec une mécanique complètement révisée et entretenue par le spécialiste de Rome. Le propriétaire pour plus de confort d'utilisation a fait poser un poste de radio-cd-ipod avec la fonction bluetooth. L'intérieur est tendu de cuir beige en état quasi-neuf, dans la plus grande tradition de la marque, ses boiseries sont en excellent état. La peinture blanc acrylique quant à elle est absolument superbe, sans défaut. La capote en toile Everflex est fauve, teinte de la sellerie et des moquettes.

Ce vaisseau amiral et modèle le plus emblématique de la marque, est équipé d'Air-Bags, de l'ABS et d'un système de suspension plus perfectionné que sur la version II. Il s'agit ici d'une très désirable Corniche III, avec un kilométrage très faible, un historique connu et suivi, livrée avec son manuel de l'utilisateur, un carnet d'entretien, son double de clef, son titre de circulation anglais et son MOT. Il faut rappeler que les prix des Corniche III et IV n'ont rien à voir avec ceux des Corniche II ou même des premiers modèles, bien moins recherchés car dotés d'une technologie plus ancienne. Il s'agit d'une automobile moderne et fiable dont la cote progresse de manière régulière et qui est encore loin de son niveau maximum de prix.

*For this reason he is selling the vehicle after travelling over 14,000 km (8,750 miles) in a little over a year. It now has 34,450 km (21,531 miles) on the clock, plus the journey to be made from Rome to Paris, for the sales exhibition.*

*This Corniche III is presented in optimum condition, with completely overhauled mechanisms, and has been maintained by the Rome specialist. For added comfort, the owner has installed a radio-CD-IPod unit with Bluetooth function. The interior is furnished in nearly-new beige leather, following the best tradition of the make, and its woodwork is in excellent condition. The white acrylic paint is superb, without flaws anywhere. The Everflex canvas hood is tawny in colour, reflecting the upholstery and the carpeting.*

*This flagship, representing all the magnificence of the make, is equipped with air-bags, an ABS and a more up-to-date suspension system than in Version II. This Corniche III is very desirable indeed, with very low mileage and a known and carefully monitored history, and comes with its user's manual, a maintenance booklet and second key, and its British logbook and MOT certificate.*

*It is worth remembering that the price of the Corniche III and IV is not influenced by that of the Corniche II or even the early models, which are much less sought after because of their older technology. This is a thoroughly modern and reliable car, the price of which is rising steadily and is still far from its peak.*












137

## 1969 ROVER P5B 3,5 L COUPE

**Carte grise française**
***French title***
Châssis n° 84800238D

**€ 12 000 / 15 000**

Rover Co Ltd était au début du siècle une firme de bicyclettes à Coventry, c'est en 1904 que EW Lewis construisit sa première automobile. En 1962 sort la P5, suivie en 1968 de la version "coupé", originellement conçue sans montant, elle en conserva de très fins pour des raisons structurelles. C'est dans cette version qu'apparaît pour la première fois l'inébranlable V8 3.5 l en alliage léger d'origine Buick qui permet une vitesse de pointe de plus de 175 km/h.

La voiture de la vente fut vendue neuve à Bruxelles par l'importateur de la marque Beherman-Demoen. C'est une 3e main, le propriétaire actuel a dépensé 10000   depuis un an dans la remise en état de la mécanique. Le boitier de direction assistée est neuf ainsi que ses durites haute pression. Les biellettes de direction, les rotules et les disques de freins sont neufs. Les durites de chauffage et de refroidissement ont été remplacées, les lames de suspensions et les amortisseurs également. L'intérieur en cuir prune est entièrement d'origine et présente une très belle patine. Les tapis de laine beige et les boiseries sont aussi d'origine et en très bel état. Elle est chaussée de pneus Michelin X. Un manuel technique, un manuel de bord et son carnet de maintenance accompagnent cette magnifique et très chic Rover Coupé.

*At the beginning of the 20th Century, Rover was a bicycle-production firm in Coventry, and not until 1904 did E. W. Lewis build its first automobile. 1962 saw the appearance of the P5, followed in 1968 by the "coupé" version; originally designed without a strut, it nevertheless retained very fine ones for structural reasons. It was in this version that there appeared for the first time the unshakeable 3.5 litre V8, in light alloy produced by Buick, which allowed a top speed of over 175 km/h (109 mph).*

*The car for sale was sold new in Brussels by the brand importer Beherman-Demoen. This is a third-hand car, the current owner having spent  10,000 in the last year restoring the mechanics. The assisted steering is new, as are its high-pressure hoses. The tie rods, ball joints and brake discs are all new. The heating and cooling hoses have been replaced, as have the suspension blades and the shock absorbers. The plum-coloured leather interior is entirely original and has developed a delightful shine. The beige wool carpeting and woodwork are also original and in fine condition. The wheels are equipped with Michelin X tyres. A technical manual and user's guide, and the car's service history, also come with this magnificent and very stylish Rover Coupé.*

✓ 3ème main
✓ Conduite à gauche
✓ Superbe intérieur d'origine patiné
✓ Extrêmement chic

*✓ 3 owners from new*
*✓ LHD*
*✓ Beautiful original interior with patina*
*✓ Important mechanichal work done in 2009*
*✓ Very very chic !*









**138**

# 1963 Maserati Tipo AM 101 Sebring

**Titre de circulation hollandais**
***Dutch title***
Châssis n° AM 1010 1727
**€ 65 000 / 75 000**

La Maserati 3500 GT, apparue en 1957 sous la signature de l'ingénieur Alfieri, sauva la marque alors majoritairement engagée dans la production de types de compétition peu rentables. La nouvelle GT, équipée d'un six-cylindres en ligne bien au point et carrossée le plus souvent par Touring, séduisit une clientèle en expansion dans une Italie en plein boom économique. En mars 1962, exploitant le succès de la 3500 GTI (l'injection avait été introduite en 1961), Alfieri en présenta une version remaniée, inspirée par les lignes de la Spyder de Vignale et appelée Sebring en mémoire d'une victoire obtenue sur ce circuit américain par une 450 S. Dessinée par Michelotti, il s'agissait conformément à la tendance de l'époque d'une 2+2, tandis que la stricte deux-places de la marque devait prendre le nom de Mistral. La Sebring pesant 1300 kg était donnée pour 235 km/h.

Cette voiture a été restaurée et reconstruite mécaniquement il y a environ 15 ans (dossier photos de la restauration disponible). Le moteur lui-même a été refait il y a deux ans. Son système d'injection Lucas d'origine, réputé peu fiable, a été remplacé par des carburateurs. De couleur bleu nuit avec intérieur en cuir beige (appuie-tête côté passager), elle vient avec son titre de circulation hollandais (CE) ainsi qu'un dossier de photos.

*The Maserati 3500GT, which appeared in 1957 under the signature of the engineer Alfieri, saved the marque which at that time was deeply involved in the production of unprofitable competition cars. The new GT, equipped with an upgraded six-cylinder in-line engine with the bodywork being done most often by Touring, seduced a clientele that was expanding in an Italy where the economic boom was in full flight.*

*In March 1962, exploiting the success of the 3500GTI (fuel injection was introduced in 1961), Alfieri presented a revised version, inspired by the lines of the Spyder by Vignale and called the Sebring in memory of a victory on that American circuit by a 450S. Designed by Michelotti, it conformed to the trend at the time for a 2+2, whilst the strict two-seater of the marque had to take the name of Mistral. The Sebring weighed 1,300 kg and was capable of 235 km/h.*

*This car was restored and mechanically rebuilt about 15 years ago (file of photos of the restoration available). The engine was rebuilt two years ago. Its original Lucas fuel injection system, considered rather unreliable, was replaced by carburetors. In midnight blue with beige leather interior (head rest on the passenger side), it comes with its Dutch (EC) vehicle registration document and a file of photographs.*

✓ Travaux mécaniques récents
✓ Belle combinaison de couleurs
✓ Une Maserati encore sous-côtée

✓ *Récent work done*
✓ *Nice color combination*
✓ *Under estimated Maserati in today's market*







# 1966 Ferrari 330 GT 2+2

**Titre de circulation Suisse**
**Dédouané en Europe**
***Swiss title***
***European custom cleared***
Châssis n° 7547
Moteur n° 7547

**€ 65 000 / 75 000**

Suite au succès inattendu de la première Ferrari à quatre places, le coupé 250 GT 2+2, l'essai consistant à l'équiper d'un moteur V12 porté à quatre litres est transformé en 1963 sur un modèle de transition, la 330 America, sorte de série de confirmation en attendant la “vraie” GT quatre litres, la 330 2+2, qui apparaît en janvier 1964. Moteur et transmission révisés en fonction de la puissance - 300 ch - et nouvelle carrosserie aux lignes assouplies sur empattement allongé, quatre freins à disque, surmultiplicateur sur la quatrième et alternateur en font une routière moderne dont le caractère sportif s'atténue en faveur d'une plus grande facilité d'utilisation. Moins agressive que les 250 antérieures, la 330 GT ne démérita pas avec ses 245 km/h et ses reprises franches et massives.
Sur la première série, l'avant à quatre phares avait choqué les puristes et Pininfarina revint aux projecteurs simples courant 1965, cette version recevant aussi une boîte à 5 rapports et des roues en alliage léger.
La voiture présentée, bleu avec intérieur noir, est une version européenne à boîte à cinq rapports, vendue neuve en Suisse et toujours bien traitée selon les pratiques locales. Les numéros de châssis et de moteur concordent. Sa partie mécanique a été refaite et elle a bénéficié d'une restauration complète il y a une quinzaine d'années. Très saine d'état et de fonctionnement, elle dispose de son titre de circulation suisse et elle est dédouanée aux Pays-Bas (CE). Un important dossier de factures d'entretien et de travaux de réfection l'accompagne.

*Following the unexpected success of the first Ferrari four-seater, the 250GT 2+2 coupe, the attempt to give it a four-litre V12 engine in 1963 turned into a transition model, the 330 America, a confirmation series whilst awaiting the “real” GT 4 litre, the 330 2+2, which appeared in January 1964. The engine and transmission were revised to handle the power – 300 hp and new bodywork with pure and supple lines upon an extended wheelbase, four disk brakes, overdrive on the fourth gear and alternator made it a modern tourer whose sporting character was softened in favour of greater ease of use.*
*Although less aggressive than the previous 250, the 330GT was not unworthy with a speed of 245 km/h and massive and out and out acceleration. On the first series, the front with four headlamps had shocked the purists and Pininfarina reverted to single headlamps in 1965, with this version also receiving a 5 speed gearbox and light alloy wheels.*
*The car presented, blue with black interior, is a European version with 5 speed gearbox, sold new in Switzerland and always well cared for according to local practice. Its mechanicals were reconditioned and it had a complete restoration about fifteen years ago. In very good condition and running order, it has its Swiss vehicle registration document and has been cleared through the Netherlands customs (EC). It is accompanied by a substantial file of invoices for maintenance and restoration work.*

✓ Matching numbers
✓ Vraie 2+2
✓ Une Ferrari classique encore abordable

*✓ Matching number*
*✓ Real 2+2*
*✓ Classic V12 Ferrari still affordable*






**140**

Ex-Rallye des Cévennes 1980

# 1974 Porsche 911 Carrera 2,7L Groupe 3

**Carte grise française**
***French title***
Châssis n° 911 46 00426

**€ 65 000 / 80 000**

✓ Voiture avec historique d'époque
✓ Restaurée depuis coque mise à nu
✓ Fournie avec tous ses papiers pour courir

✓ *Historic race car*
✓ *Bare body restoration*
✓ *Comes with current FIA paperwork, ready to race*

En 1974 Porsche choisit la réduction des consommations par la généralisation de l'injection tout en améliorant la souplesse des moteurs par augmentation de la cylindrée. Les 911 de nouvelle génération furent donc équipées de moteurs de 2,7 litres : 150 ch sur la 911 de base, 175 ch sur la S et 210 ch sur la Carrera qui est devenue le haut de gamme mais a conservé l'intégralité de la mécanique de la RS, injection mécanique et 210 cv à la clé.

Ce moteur a bénéficié des enseignements de la compétition grâce au modèle très allégé Carrera RS de 1973 déjà porté à 2,7 litres et destiné aux épreuves routières disputées en Groupe 4. Le succès de la Rs fut tel qu'aux 500 premières voitures Porsche ajoutera 1000 voitures destinées à courir en Groupe 3. Le stock des composants spéciaux allégés des premières RS s'épuisant peu à peu, les voitures de production comporteront de plus en plus de pièces de série, mais leur potentiel de performance n'en fut pas affecté pour autant. La carrera 2,7L a été produite de 1974 à 1976 en seulement 2277 exemplaires.

La voiture présentée est une 911 Carrera 2,7 litres, immatriculée pour la première fois le 10 janvier 1974, dont le bloc moteur actuel est un vrai RS 2,7 litres de 1973 (numéro vérifié). Cette voiture, résidant initialement à Montauban, a ensuite appartenu à Jacques Maraval (1979-1981 avec préparation Alméras et nouvelle peinture or métallisé), aux mains duquel en 1980 elle a remporté le Groupe 3 au



*In 1974 Porsche chose to reduce consumption by the general use of injection, improving the flexibility of the engines by increasing their size. The new generation 911 was therefore equipped with a 2.7 litre engine: 150 hp in the basic 911, 175 hp in the S and 210 hp in the Carrera which became the top of the range, but retained all the mechanics of the RS (stopped at the end of 1973), mechanical injection and 210 hp with key ignition.*

*This engine benefitted from the lessons of the competition, thanks to the much simplified 1973 Carrera RS model, which had already been brought up to 2.7 litres and was intended for Group 4 road competitions. The success of the RS was such that in addition to the first 500 cars (number required for homologation), Porsche produced an additional 1000 cars intended to compete in Group 3. As the stock of special simplified components for the first RSs began to run out, the cars being produced contained more and more mass-produced parts, but this had no effect on their performance potential and, handled by skilled performance tuners, these engines were able to fully satisfy sportsmen competing at the highest level. It should also be noted, only from a collector's point of view, that these cars from the 1970s, which are the most powerful direct descendents of the original 911 to which they are very close in terms of style, are popular with amateurs, whether they are intended for the road or*



Rallye des Cévennes et fini deuxième du Rallye du Somail (Haut Languedoc). Yves Aviat, membre du Club Porsche de Perpignan en fut le propriétaire suivant avant qu'elle ne passe aux mains de Martine Furestier (Nîmes), de Charles Le Ménestrel (Paris), qui débuta sa restauration (carrosserie), puis du vendeur qui a finalisé sa restauration.

Suite à un problème avec le moteur d'origine, le garage Peyraud a fourni un bloc moteur 2,7 litres RS refait à neuf en octobre 2007 par le Garage Vinaigra. Une préparation soignée avec le parfait équilibrage des équipages mobiles et le polissage des passages de gaz à permis de dépasser la puissance nominale de 210 ch, indiquée à l'époque pour atteindre 235 ch. Ce moteur a été remonté uniquement avec des pièces neuves d'origine Porsche (facture). La boîte de vitesses a été révisée en 2005 (synchros neufs) et l'embrayage refait. Les canalisations  et le radiateur d'huile sont neufs. La tringlerie de boîte a été réglée en décembre 2006. Les trains roulants ont été révisés, les disques, plaquettes et flexibles de freins (durits aviation) datent de décembre 2006 comme les amortisseurs Bilstein. Les pneus sont des Fulda Carat ZR 205/50 x 15 et 225/50 x 15 montés fin 2005. Les jantes 7 x 15 et 8 x 15 ont été refaites, les trains réglés, la hauteur de caisse contrôlée et une révision complète a été effectuée par J. Bourgoin à Poitiers en février 2007. Le pot d'échappement est en inox.

En 2005 la sellerie Caribex a été refaite avec moquette neuve, drap de pavillon en tissu d'origine, deux contre-portes style RS en cuir noir. Bagues, soufflet et pommeau de sélecteur comme les moteurs des lève-vitres ont été changés. Le circuit électrique a été démonté et révisé et la batterie a été changée. La carrosserie a été refaite (9 000 €), peinte en vert d'origine après mise à nu.

La planche de bord, les hauts de porte et les garnitures des montants ont été refaits en cuir en octobre 2006. Les sièges Recaro et les harnais sont d'un type homologué.

Un album photographique complet de la reconstruction moteur sera remis à l'acheteur. La voiture est saine et jamais accidentée.

Les joints ont été changés (origine Porsche). Les projecteurs longue portée sont d'origine et l'arceau Heigo homologué a été installé par SE Compétition en décembre 2006. Le dossier de factures de travaux montre qu'il a été dépensé auprès de Garage Bourgoin 17 204 €, de Motor Vinegra 12 831 € et de SE Compétition 3000 €.

Depuis cette restauration, la voiture a effectué 5 000 km dont 3 000 de rodage sans avoir jamais participé à une épreuve de vitesse ou routière.

La voiture pourvue de pare-chocs Groupe 3 pour son homologation dans ce groupe par la FFSA est accompagnée de sa carte grise française normale, de son passeport FIVA et de son passeport VH FFSA, outre son dossier historique et technique.

*for competition. The 2.7L Carrera was produced between 1974 and 1976 in only 2277 models. The car presented is a 2.7 litre 911 Carrera, registered for the first time on 10 January 1974. Its current engine block is a genuine 1973 2.7 litre RS (number verified). This car, originally kept in Montauban, then belonged to Jacques Maraval (1979-1981 with Alméras performance tuning and new metallic gold paintwork), who, in 1980, took it on to win the Cévennes Rally and take second place in the Somail (Haut Languedoc) Rally. It was then owned by Yves Aviat, member of the Perpignan Porsche Club, before being passed on to Martine Furestier (Nîmes), to Charles Le Ménestrel (Paris), who started its restoration (bodywork), then to the seller who has completed its restoration. Following a problem with the original engine, the Peyraud garage supplied a 2.7 litre RS engine block restored as new in October 2007 by the Vinaigra Garage. A careful tune-up with, in particular, the precise balancing of moving parts and polishing blow-by enables the nominal power of 210 hp to be exceeded, reaching 235 hp. This engine has been restored using only new original Porsche parts (invoice). The gear box was serviced in 2005 (new synchros) and the clutch refitted. The oil radiator and pipes are new. The gear linkage was adjusted in December 2006. The running gear has been serviced, the brake disks, pads and flexible brake hose (aircraft hose) date from December 2006 as do the Bilstein shock absorbers. The tyres are Fulda Carat ZR 205/50 x 15 and 225/50 x 15 fitted at the end of 2005. The 7 x 15 and 8 x 15 wheels were adjusted, the gear serviced, the body height controlled, and a complete service carried out by J. Bourgoin in Poitiers in February 2007. The exhaust is stainless steel. In 2005 the Caribex upholstery was redone with new carpet, roof in original fabric, two RS style inner doors in black leather. The bushing, gear stick, gear stick knob and electric window motors have been changed. The electric circuit has been removed and serviced and the battery has been changed. The bodywork has been redone (?9,000), painted in the original green after being stripped. The dashboard, the tops of the doors and the upholstery for the uprights were redone in leather in October 2006. The Recaro seats and seatbelts are a similar type. A complete photograph album of the engine reconstruction will be given to the buyer. The car is sound and has never been involved in an accident. All the joints have been changed (Porsche originals). The high intensity headlights are original and the approved Heigo roll bar was installed by SE Competition in December 2006. The file of works invoices shows that ?17,204 was spent at Garage Bourgoin, ?12,831 at Motor Vinegra and ?3,000 at SE Competition. After this restoration, the car had done 5,000km, including 3,000km of running in, in accordance with the rules, and without ever having taken part in a speed or road competition. The car is equipped with Group 3 shock absorbers for its homologation into this group by the FFSA, and comes with its standard French carte grise (registration documents), its FIVA passport (Historic Vehicle) and its VH FFSA passport, in addition to its folder of technical documents and records.*











141

Livrée neuve en Allemagne / *Delivered new in Germany*

# 1970 Lamborghini P400 Miura S

**Carte grise française**
***French title***
Châssis n° 4755
Moteur n° 30573

**€ 360 000 / 420 000**

✓ Complètement restaurée depuis le châssis
✓ Fiabilisée
✓ Roule au sans-plomb
✓ Une ligne à couper le souffle

*✓ Frame up restoration*
*✓ Reliable*
*✓ Runs on unleaded fuel*
*✓ Real 2+2 sports car*

Présentée uniquement en châssis à Turin en 1965, la P400 de Lamborghini captiva les visiteurs, professionnels ou non, par sa compacité et son architecture à moteur V12 central arrière transversal d'une modernité telle que maints « connaisseurs » la virent sur le champ comme l'arme absolue avec laquelle Ferruccio Lamborghini allait pouvoir régler ses supposés comptes avec Enzo Ferrari. La surprise fut d'autant plus grande lorsque Lamborghini affirma et répéta qu'en aucun cas il ne s'agissait d'un châssis destiné à la compétition et qu'une petite série de routières serait produite en raison de la demande. Le pari fut tenu en mars 1966 au Salon de Genève. Habillée par Marcello Gandini sous la signature de Bertone, la nouvelle Miura éleva d'un cran la notion de supercar en passant instantanément du statut de concept car à celui de chef-d'œuvre automobile. Comme il se doit, une telle machine capable d'un tel niveau de performance réclamait quelques développements et mises au point en faveur précisément de sa vocation routière. Des améliorations introduites de 1967 à la fin de 1968 menèrent progressivement à la version P400 S (spinto, poussé) dont les principales spécifications concernaient le moteur (nouvelle loi de distribution), les freins (à disques ventilés sur la S dite série 2), l'intérieur (nouveau style et glaces électriques), les transmissions (nouveaux joints homocinétiques) et les amortisseurs (des Koni plus efficaces). Déjà considérée comme la routière la plus rapide du

*Presented with chassis only in Turin in 1965, the Lamborghini P400 fascinated professionals and car lovers alike with its compactness and central transverse V12-engine architecture, so thoroughly modern that many "connoisseurs" saw it as the key weapon that Ferruccio Lamborghini could use to settle his supposed scores with Enzo Ferrari. The surprise was all the more great when Lamborghini asserted on more than one occasion that this was not a chassis intended for a competition vehicle and that a brief series of road vehicles would be produced to meet demand. The bet was taken up in March 1966, at the Geneva Fair. Designed by Marcello Gandini with the signature of Bertone, the new Miura immediately created the concept of "supercar", by passing instantly from a mere "concept car" to a masterpiece of a vehicle. Of course such a machine, capable of such a performance level, needed a few developments and adjustments to optimise its "road vehicle" status. Improvements made between late 1967 and 1968 led progressively to the version known as the P400 S (spinto, meaning advanced), the main specifications of which related to the engine (new distribution principles), the breaks (with discs and ventilated on the so-called "series 2" S), the interior (new style and electrically powered windows), the gears (new constant-velocity joints) and the shock-absorbers (more effective Konis). Already ranked as the world's fastest car, the Miura S lived up to this reputation. It also had the*





monde, la Miura S confirma cette réputation. Elle avait aussi le mérite de n'avoir pas pris trop de poids :10 pour cent environ face à un gain de 20 ch en puissance et de 1 m/kg en couple.

Cette Miura P400 S sortie d'usine le 9 octobre 1970 avec des freins à disque ventilés fut livrée neuve en Allemagne et immatriculée le 4 novembre. Peinte en Arancio (orange) avec intérieur en cuir noir, elle n'a jamais changé de finition. Elle passa ensuite aux mains d'un amateur français qui la cèda en 2002 à un autre collectionneur français qui décida de la restaurer totalement dans l'intention de l'utiliser couramment. La Miura fut alors reconstruite depuis le châssis, traité par Thiagar près de Bordeaux, et la carrosserie fut confiée aux Ets Lecoq. La mécanique fut refaite par les spécialistes de Lamborghini Automobili à Stuttgart et les culasses furent adaptées à l'utilisation du carburant sans plomb. La sellerie fut superbement refaite comme à l'origine. Les points d'ancrage des suspensions avant furent abaissés pour l'amélioration de la tenue de cap et la réduction de la sensibilité au vent au bénéfice de l'agrément de conduite. L'échappement d'origine fit place à un système en inox fabriqué sur mesures. Des brides isolantes en résine ont été montées entre les

*reputation of not being too much heavier: only 10% more with an increase of 20 hp power and 1 m/kg in torque.*

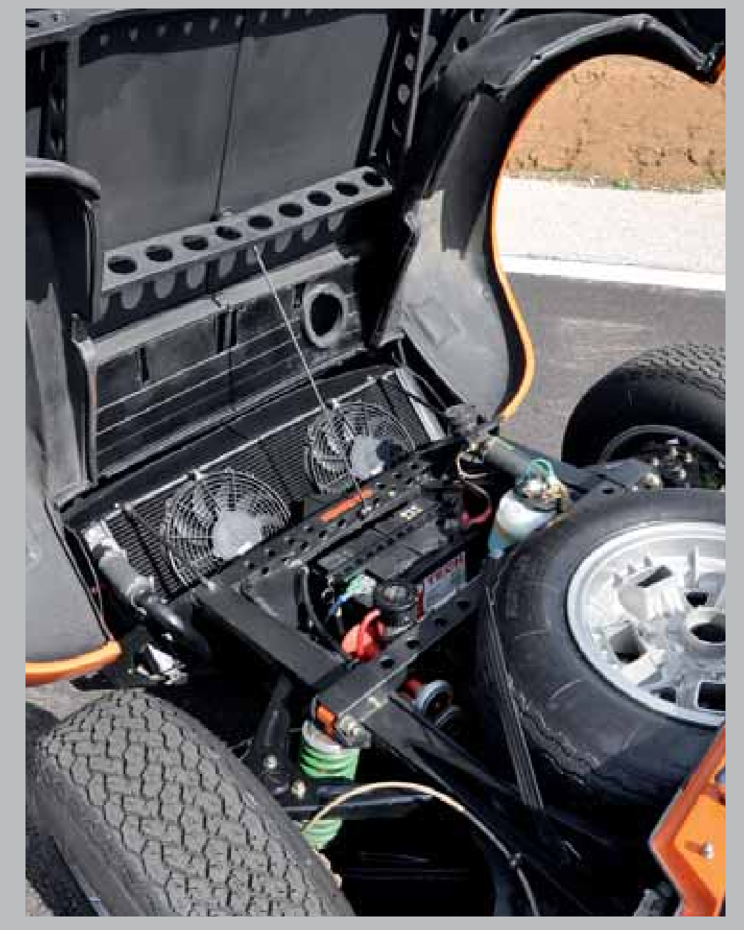
*This Miura P400 S left the factory on 9 October 1970 with ventilated disc breaks, and was delivered new in Germany and registered on 4 November. Painted in Arancio (orange) with a black leather interior, its finish has never been changed. It then went to a French collector, who transferred it in 2002 to another French collector, who decided to restore it completely with a view to using it regularly. The Miura was thus reconstructed from chassis upwards, treated by Thiagar near Bordeaux, and the bodywork was trusted to Ets Lecoq. The mechanics were overhauled by specialists at Lamborghini Automobili of Stuttgart, and the cylinder heads were adapted to use unleaded petrol. The seating was superbly restored to its original standard. The front suspension anchor points were lowered to improve the heading strength and reduce wind sensitivity, thus making the driving a more enjoyable experience. The original exhaust was replaced with a made-to-measure stainless steel system. Insulating resin strips were mounted between the carburettors and the inlet tubing to reduce heat transmission. The engine was equipped with a*











carburateurs et la tubulure d'admission pour réduire la transmission de chaleur. Le moteur a été équipé d'un carter d'huile cloisonné et d'un système d'allumage électronique avec convertisseur de tension pour donner une étincelle maximale à tous les régimes. Les réglages du châssis et des suspensions ont été effectués par le spécialiste bien connu Edmond Ciclet. En 2003, cette Miura S a participé à l'usine de Sant'Agata Bolognese à la célébration du 40e anniversaire d'Automobili Lamborghini. Au total, plus de 180 000 euros ont été dépensés pour la fiabiliser et raffiner son fonctionnement. Son essai a en effet confirmé son grand agrément de conduite issu d'un comportement rigoureux et précis, d'une maniabilité rare à ce niveau de performance et d'une souplesse jamais prise en défaut. Affichant 101 000 km au compteur, elle est accompagnée de sa carte grise française normale et d'un dossier de photos et de factures de restauration.

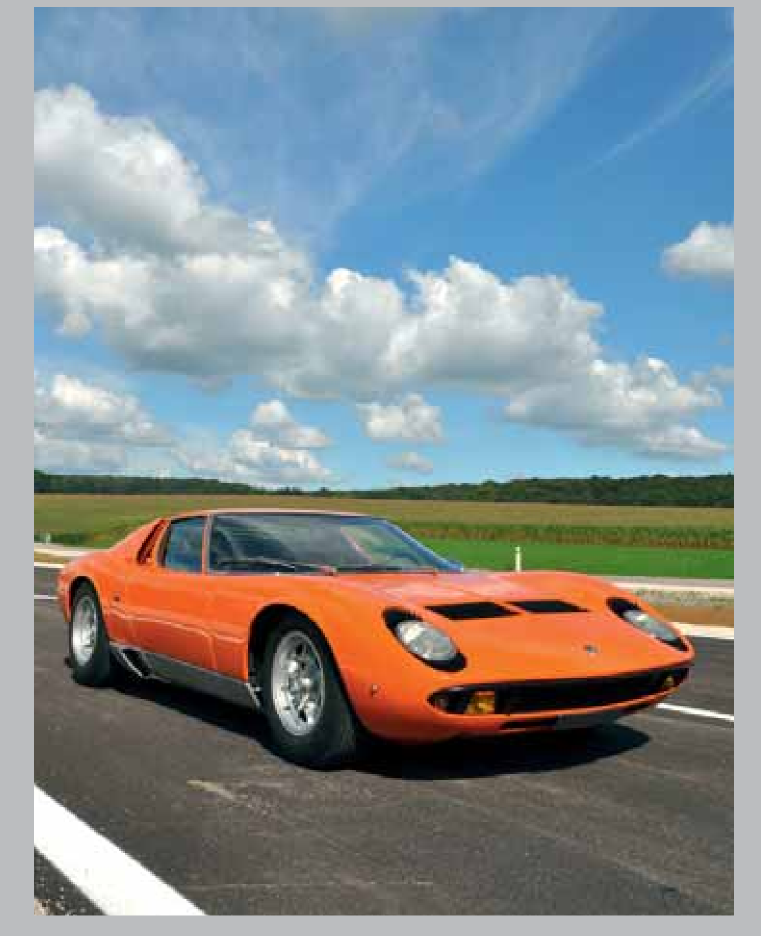
*partitioned oil pan and electric lighting system with voltage converter, to allow maximum sparking in all regimes. The chassis and suspension were adjusted by the well-known specialist Edmond Ciclet. In 2003, this Miura S featured at the d'Automobili Lamborghini 40th anniversary celebration at the Sant'Agata Bolognese factory. A total of over 180,000 euros has been spent on improving this car and increasing its reliability. When tested, it proved a most enjoyable driving experience with quick and accurate responses, an ease of handling rarely found in cars with this performance level, and a faultless flexibility. Showing 101,000 km (62,750 miles) on the clock, it still bears its standard French carte grise and a file of restoration photographs and invoices.*









**142**

## 1971 Lamborghini Espada 400 GT

**Titre de circulation Suisse**
**Dédouané en Europe**
***Swiss title***
***European custom cleared***
Châssis n° 8392

**€ 28 000 / 34 000**

Lorsque paraît la Lamborghini Espada à quatre places en 1968, la tendance à proposer des versions coupé 2+2 est déjà bien affirmée chez les constructeurs de puissantes GT. Inspirée de la Marzal, l'Espada sera une vraie quatre-places dessinée chez Bertone par Marcello Gandini comme la Miura et équipée du puissant V12 quatre litres « maison » de 325 ch. Face à la Ferrari 365 2+2 contemporaine, l' Espada est paradoxalement plus sportive malgré une largeur et une longueur généreuses que la justesse de ses proportions et sa hauteur font oublier. Pour l'année 1970, l'Espada reçoit de nouveaux freins et un gain de 25 ch ainsi qu'une planche de bord moins futuriste et un habitacle nettement mieux fini. L'Espada, parvenue à maturité, est vendue à 228 exemplaires en 1970 et 198 en 1971.

Vert métallisé avec intérieur tabac et roues à serrage central de couleur or (comme la Miura), cette Espada d'origine Suisse fait parti des modèles encore sous-cotés de Lamborghini classique. Si la peinture remonte à 25 ans, elle se présente en très bon état, tandis que l'intérieur, somptueux, et refait en Suisse il y a six ans seulement, semble neuf. Elle est accompagnée de ses papiers suisses et est dédouanée aux Pays-Bas (CE).

*When the Lamborghini Espada four-seater appeared in 1968, the trend in offering 2+2 coupe versions had already been established by the builders of powerful GTs. Inspired by the Marzal, the Espada was a real four-seater designed at Bertone by Marcello Gandini, like the Miura, and equipped with the powerful four-litre V12 "in-house" engine with 325hp. Compared with the contemporary Ferrari 365 2+2, the Espada was paradoxically more sporting despite having generous width and length which were concealed by the aptness of its proportions and height.*

*For 1970, the Espada was given new brakes and a power hike of 25hp as well as a less futuristic instrument panel and a much better finish in the passenger cell. Having reached maturity, 228 units of the Espada were sold in 1970 and 198 were sold in 1971.*

*In metallic green with tobacco interior and gold coloured central tightening nuts (like the Miura), this Espada of Swiss origin was one of the models still cited as a classic Lamborghini. Although the paintwork may be 25 years old, it is presented in very good condition, whilst the interior, sumptuous and refurbished in Switzerland only six years ago, looks new.*

*It is accompanied by its Swiss papers and has been cleared through The Netherlands customs (EC).*

✓ Sublime combinaison de couleurs
✓ Intérieur entièrement refait
✓ Vraie 2+2 sportive

✓ *Gorgeous color combination*
✓ *Entirely new upholstery*
✓ *Real sport 2+2*









## Collection d'un amateur du Nord de la France

## *Collection of a French enthusiast*

**Lot 143 et 144**

143

Un des dix exemplaires délivrés avec moteur DBB / *One of the ten versions issued the DBB engine*

# 1958 Aston Martin DB Mk III

**Carte grise française**
***French title***

Châssis n° AM300/3/1462

**€ 140 000 / 180 000**



**Vidéo online**
www.artcurial.com/gp2010

✓ Moteur DBB (10 exemplaires)
✓ Livrée neuve à Paris
✓ Restaurée par Pierre Lamy

*✓ Rare DBD engine, only 10 made*
*✓ Delivered new in France*
*✓ Restored by Pierre Lamy of Paris*

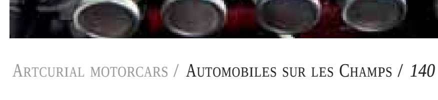
La première génération des Aston Martin DB, produites après le rachat de la marque par David Brown en 1947 fut équipée d'un moteur signé W. O. Bentley, installé dans un châssis conçu pendant la guerre par Claude Hill (également responsable du moteur quatre cylindres prévu à l'origine). David Brown voulut mieux et adopta le moteur de Bentley sur la DB2 de 1951 à laquelle succéda la DB2/4 et ses évolutions produites jusqu'en juillet 1959. Si le constructeur appela officiellement DB MkIII le dernier modèle de cette famille pour faire croire à un tout nouveau modèle, il s'agit bien d'une DB2/4 du troisième type, la plus perfectionnée et la plus aboutie au plan du style. Elle inspira d'ailleurs sa brillante remplaçante, la DB4 de fin 1958.
La DB MkIII (ou DB2/4 Mk III) qui apparut donc au Salon de Genève 1957 était en fait une version plus luxueuse réservée à l'exportation. Le caractère très sportif des précédentes DB avait en effet quelque peu limité leur diffusion et la marque devait élargir sa clientèle potentielle en proposant un modèle plus moderne et plus luxueux. Il fallait aussi fiabiliser le moteur et augmenter son potentiel et cette tâche revint à l'ingénieur Tadek Marek, transfuge de chez Austin, qui signera le moteur des DB4/5/6 et le V8 qui leur succédera.

*The first generation of the Aston Martin DB, produced after David brown acquired the firm in 1947, was equipped with an engine signed W. O. Bentley and installed on a chassis specially designed during the war by Claude Hill (who also produced the four-cylinder engine originally provided). David Brown, who wanted more, incorporated the Bentley engine into the 1951 DB2, which was succeeded by the DB2/4 and its newer versions produced up until July 1959. Although the maker officially called the DB Mk III the last model in this group, to create an impression of a completely mew model, this was in fact a third type of DB2/4, the most up-to-date and the most advanced in terms of style. As such, it was the inspiration for its stunning replacement, the DB4 from late 1958.*

*The DB Mk III (or DB2/4 Mk III), which thus appeared at the 1957 Geneva Fair, was a more luxurious version reserved for exportation. The very sports-car appearance of the previous DBs had actually rather limited their distribution and the make had to increase its potential clientele by offering a more modern, more luxurious model. The engine had to be made more reliable and its potential increased, and this task fell to engineer Tadek Marek, who after defecting from Austin, signed the engines of the DB4/5/6 and the V8 that succeeded them.*







La DB MkIII pouvait recevoir plusieurs versions de ce groupe et, couramment, le DB/A de 162 ch avec deux carburateurs SU et le DB/B à trois carburateurs Weber de 195 ch.

Vendue neuve à Paris par le Garage Mirabeau, importateur officiel, elle fut immatriculée pour la première fois le 13 mai 1958, puis réimmatriculée le 11 septembre 1967 dans le département du Val-de-Marne. Rachetée en 1971 par le spécialiste de la marque Pierre Lamy qui la restaura totalement par la suite (dossier disponible), elle est la propriété du vendeur depuis 2008. Il s'agit d'un des dix modèles produits avec le moteur DBB (compétition), alimenté par trois carburateurs Weber 40 DCOE15 installés sur une tubulure en aluminium forgé. La boîte est complétée de l'appréciable overdrive proposé en option comme les freins avant à disque qu'elle possède. La carrosserie est signée Tickford. Délivrée par Mirabeau en conduite à droite, elle a été convertie en direction à gauche par Lamy il y a deux ans.

De couleur Forest Green métallisé avec intérieur état neuf en cuir rouge et moquettes de laine rouge, cette rare Mk III, française depuis toujours, se présente en superbe état à tous points de vue, accompagnée de sa trousse d'outils complète et d'une housse de protection avec 8 200 km au compteur depuis sa restauration.

*The DB Mk III could accommodate several versions of this group, and currently the 162-hp DB/A with two SU carburettors and the 195-hp DB/B with three Weber carburettors.*

*Sold new in Paris by Garage Mirabeau, the official importer, this car was first registered on 13 May 1958 and then re-registered on 11 September 1967 in Val-de-Marne Département. Bought in 1971 by Pierre Lamy, the specialist in this make, who subsequently completely restored it (file available), it has been owned by the current seller since 2008. It is one of the ten models produced with the DBB (competition) engine, fed by three Weber 40 DCOE15 carburettors installed on a forged aluminium tube-frame. The gearbox is complemented by the significant overdrive offered as an option, together with the front disk brakes that it possesses. The bodywork is signed "Tickford". Issued by Mirabeau with right-hand drive, it was converted to left-hand drive by Lamy two years ago.*

*With its metallic forest green colour, brand new red leather interior and red wool carpets, this rare Mk III, a French car from the beginning, is in superb condition from every point of view, carrying a complete tool kit and a protective hood, with 8,200 km (5,125 miles) on the clock since its restoration.*





Conduite à droite / *RHD*

# 1970 Aston Martin DBS Vantage

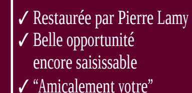
**Carte grise française**
***French title***

Châssis n° DBS/5498/R
Moteur n° 400/4806/SVC

**€ 60 000 / 80 000**



**Vidéo online**
www.artcurial.com/gp2010



✓ Restaurée par Pierre Lamy
✓ Belle opportunité encore saisissable
✓ "Amicalement votre"

✓ *Restored by Pierre Lamy*
✓ *Great opportunity at your hand*
✓ *Mythic 007 James Bond & Lord Bret Sinclair drive*

Au milieu des années 1960, dans un climat économique maussade au Royaume-Uni, les ventes des coupés Aston Martin déclinèrent sérieusement. Le moteur six cylindres en ligne, apparu sur la DB4, était parvenu au bout de son développement et, dans une perspective d'exportation, David Brown choisit de développer un nouveau V8 moderne en alliage léger susceptible d'équiper une berline luxueuse et rapide, commercialisée sous la marque Lagonda et un coupé Aston Martin plus sportif, construit sur une plate-forme plus courte. Les études de la plate-forme et des caisses progressèrent plus vite que celles du moteur et, lorsqu'il fallut impérativement remplacer la DB6 pour relancer les ventes, seul le "six" en ligne de quatre litres était disponible. Ainsi naquit la DBS qui fut dévoilée en septembre 1967 sous la forme d'un luxueux coupé qui offrait, avec quatre vraies places, le plus grand espace intérieur jamais proposé sur une Aston Martin.

*In the middle of the 1960s, in a bleak economic climate in the United Kingdom, sales of Aston Martin coupés seriously declined. The six cylinder in-line engine, which came out with the DB4, came to the end of its development and, with an eye to exports, David Brown chose to develop a new modern V8 in light alloy which might be used in a luxury, fast four-door saloon, marketed under the Lagonda brand and a more sporty Aston Martin coupé, built on a shorter platform. The tests on the platform and body went more quickly than the test on the engine and, since the DB6 absolutely had to be replaced in order to boost sales, only the four-litre in-line "six" was available. Thus, the DBS was born and was unveiled in September 1967 in the form of a luxury coupé which with four proper seats offered the largest interior ever available in an Aston Martin.*







Newprot-Pagnell proposa une version Vantage du six en ligne, terme qui traditionnellement, désignait la version la plus puissante. Avec 325 ch obtenus par élévation du rapport volumétrique et montage de trois carburateurs double corps Weber, la DBS Vantage offrait un petit supplément de performance bienvenu.

La voiture présentée est une DBS à conduite à droite de 1970 qui a fait l'objet d'une reconstruction par le Garage Lamy depuis la coque nue. Son moteur d'origine n° 4328 a été remplacé par le n° 4806. Elle est équipée d'une boîte de vitesses manuelle et d'une direction assistée, d'un coupe-batterie et de pneus Michelin XWX. De couleur bleu marine avec intérieur en cuir rouge, moquettes rouge et drap de pavillon gris en excellent état, elle affiche 76 300 km au compteur. Elle est vendue avec sa housse de protection.

*Newprot-Pagnell offered a Vantage version of the in-line six, a term which traditionally referred to the most powerful version. With 325 horsepower achieved by increasing the compression ratio and by fitting three Weber double-body carburettors, the DBS Vantage offered a welcome little extra performance.*

*The presented car is a 1970 right-hand drive DBS which has been rebuilt by the Lamy Garage from the bare car body Its original no. 4328 engine has been replaced by the 4806. It is equipped with a manual gearbox and power steering, a battery isolating switch and Michelin XWX tyres. In navy blue with red leather interior, red carpets and grey roof in excellent condition, it has 76,300 km on the clock. It is sold with its protective car cover.*





Ex-Jean-Paul Riopelle, et provenant de la collection Jean-Michel Cérède

# 1970 NSU RO 80

**Carte grise française**
***French title***

Châssis n° 3800108930

**€ 3 000 / 5 000**

**SANS RÉSERVE**
***NO RESERVE***



**Vidéo online**
www.artcurial.com/gp2010

✓ 2ème main
✓ Ex-Jean-Paul Riopelle
✓ Moteur rotatif
✓ Entièrement d'origine

✓ *Second owner*
✓ *Ex Jean Paul Riopelle*
✓ *Rotative engine*
✓ *All original*

Réputée pour ses motos et surtout ses moteurs, la firme allemande NSU était en 1955 le premier producteur de motos du monde. Après une moisson de records du monde en 1956, la firme abandonna les deux-roues et présenta sa première automobile en 1957, la bicylindre Prinz, qui précéda une série de modèles à deux puis quatre cylindres réussis, rapides et efficaces. Depuis 1959, NSU s'intéressait au moteur à piston rotatif conçu par le Dr-Ing. Felix Wankel et en avait acquis la licence de production. En 1964, NSU frappa un grand coup en présentant son Spider équipé d'un moteur Wankel à deux rotors d'un litre de cylindrée totale développant 110 ch et un couple généreux. Le Championnat allemand de la Montagne sanctionna en 1967 cet effort technique qui mit en alerte les autres constructeurs. Cette même année la berline RO 80 à moteur birotor de 115 ch (DIN), traction avant, quatre roues indépendantes, aérodynamique très étudiée, freins à disque, direction précise, fut élue "Voiture de l'Année". L'étude, coûteuse, avait duré cinq ans et NSU dut fusionner avec Audi du groupe VW en 1969. Ce fut le début d'un lent déclin pour NSU dont les RO 80 de 1973 furent les dernières productions automobiles. Le développement du moteur rotatif fut abandonné et le choc pétrolier de 1973-74 y fut aussi pour beaucoup. Seul constructeur à continuer sur cette voie depuis 1967, Mazda imposa le moteur rotatif au Mans en 1991.

Cette berline RO 80 a appartenu au grand peintre et sculpteur canadien Jean-Paul Riopelle (Montréal 1923-2002) qui vécut et produisit quarante ans en France. Sa RO 80 de 1969 acquise neuve et restée en France après son décès fut achetée et immatriculée en mai 2005 par Jean-Michel Cérède qui la confia au spécialiste du moteur rotatif Louvigné pour une révision complète et une remise en marche. Cette voiture à moteur Wankel à quatre bougies est sa deuxième RO 80, modèle qu'il apprécie pour sa technique originale, sa qualité de fabrication, son comportement dynamique, son agrément de conduite et sa rareté. Dotée d'une carte grise de collection, ce témoin d'une aventure scientifique et industrielle hors du commun ne peut qu'intéresser tous ceux qui apprécient les autos vraiment "pas comme les autres".

*Renowned for its motorcycles and above all its engines, the German firm NSU was, in 1955, the first motorcycle manufacturer in the world. After amassing numerous world records in 1956, the firm abandoned two-wheeled vehicles and, in 1957, presented their first car, the two-cylinder Prinz, which preceded a successful series of rapid and efficient two and subsequently four-cylinder models. From 1959, NSU became interested in the rotary piston engine designed by Doctor in Engineering Felix Wankel and obtained the corresponding manufacturing licence. In 1964, NSU pulled out all the stops with the launch of its Spider, fitted with a 1-litre cylinder, 2-rotor Wankel engine, creating 110 hp and generous torque. In 1967, the German Mountain Championship imposed sanctions on these technical efforts which alerted the other manufacturers. In the same year, the 115 hp (DIN), 2-rotor engine RO 80 saloon, with front-wheel drive, four independent wheels, carefully designed aerodynamics, disc brakes, and precise steering, was chosen as "Car of the Year". The expensive design had taken five years and NSU had to merge with Audi from the VW Group in 1969. This was the beginning of a gradual decline for NSU whose 1973 RO 80s were the last cars they produced. The development of the rotary engine was abandoned and the oil crisis of 1973-74 was also a significant blow. As the only manufacturer to continue along this route after 1967, Mazda used the rotary engine at Le Mans in 1991.*

*This RO 80 saloon belonged to the renowned Canadian painter and sculptor Jean-Paul Riopelle (Montreal 1923-2002) who lived and worked in France for forty years. His 1969 RO 80, which was purchased as new, and remained in France after his death, was bought and registered in May 2005 by Jean-Michel Cérède who entrusted it to rotary engine specialist Louvigné for a complete overhaul and renewal. This car with a four-stroke Wankel engine is his second RO 80, a model which he values in terms of its original technique, it manufacturing quality, its dynamic behaviour, and its driving comfort and rarity. Supplied with a French car collector's carte grise registration document, this result of an unusual scientific and industrial adventure cannot fail to interest all who those who genuinely appreciate cars which are "unlike any others".*

**146**

Provenant de la collection Jean-Michel Cérède

## 1950 Simca Huit 1200

**Carte grise française**
***French title***

Châssis n° 89119

**€ 3 000 / 6 000**

SANS RÉSERVE
*NO RESERVE*

✓ Propriété de Jean-Michel Cérède depuis 40 ans
✓ 3ème main
✓ Charmante

*✓ Owned by famous car expert Jean Michel Cérède since 40 years*
*✓ Atractive*
*✓ 3 owners from new*

La Simca Huit fut la version française de la 508 C Aerodinamica ou Nuova Balilla que Fiat lança sur le marché italien fin 1936. Cette petite berline très moderne étudiée par le grand ingénieur Dante Giacosa (moteur quatre cylindres à culbuteurs, roues avant indépendantes système Dubonnet, boîte à quatre rapports, freins hydrauliques) avait les performances d'une deux-litres avec un moteur de 1 100 cm3 seulement. Ce groupe démontrait une fois de plus les talents de motoristes des Italiens car il découlait du brillant moteur des Balilla Sport Coppa d'Oro de 1934. La carrosserie très profilée s'inspirait des lignes avant-gardistes de la Fiat 1500 six cylindres. En France, la carrière commerciale de la Simca Huit ne put commencer qu'à la fin de 1938 et la production de 1939 fut limitée en raison de la guerre. (Rappelons que la Simca Huit fut à la base des Gordini qui s'illustrèrent en 1939 au Mans, à Paris-Nice et dans bien d'autres épreuves avant et après la guerre.)

La production de Simca reprit en 1946 sur la base des modèles Cinq et Huit de 1939. En 1948, Simca lança un joli cabriolet d'allure sportive dont la carrosserie avait été dessinée en Italie par Stabilimenti Farina. Cette première Simca Sport reçut une version poussée à 50 ch du quatre-cylindres de la Huit dont la cylindrée avait été portée à 1 220 cm3. C'est ce moteur limité à 40 ch qui équipa la Simca Huit 1200 du Salon 1948, dernière Simca à châssis séparé avant l'Aronde de 1951.

Cette jolie berline Simca Huit 1200 fut rachetée en 1970 à Fernand Vergt qui la possédait depuis 1953. (Jusqu'à cette date, F. Vergt, mécanicien de Levallois spécialiste en voitures de sport, roulait quotidiennement en Bugatti type 30.) Il s'agit donc d'une troisième main acquise il y a quarante ans par le collectionneur-expert bien connu : Jean-Michel Cérède. Ce dernier fit refaire l'intérieur très usé conformément à l'original, drap beige et simili-cuir rouge, et la peinture dans la teinte initiale, bordeaux.

Cette Simca 1200 performante et fiable se présente donc comme à l'origine, en bon état général et prête à prendre la route avec sa carte grise de collection.

*The Simca 8 was the French version of the 508 C Aerodinamica or Nuova Balilla which Fiat launched on the Italian market at the end of 1936. This small but extremely modern saloon, designed by the great engineer Dante Giacosa (a four-cylinder overhead valve engine, independent front wheels, Dubonnet system, four-speed gearbox, hydraulic brakes) had the performance level of a two-litre with only an 1100 cc engine. This unit once again demonstrated the talents of Italian motorists because it stemmed from the outstanding engine of the Balilla Sport Coppa d'Oro of 1934. The highly streamlined bodywork was inspired by the avant-garde lines of the Fiat 1500 six-cylinder. In France, the Simca 8 only began to become commercially successful at the end of 1938 and production in 1939 was limited as a result of the war. (It should be recalled that the Simca 8 was a Gordini-based model, which was evident in 1939 at Le Mans, the Paris-Nice Rally, and in other trials before and after the war.)*
*Simca production resumed in 1946 on the basis of the 5 and the 8 models from 1939. In 1948, Simca launched an attractive, sporty cabriolet the bodywork of which was designed in Italy by Stabilimenti Farina. This first Simca Sport had a version increased to 50 hp vis-à-vis the four cylinders of the 8 model where the cylinder system had been increased to 1220 cc. It was this engine, limited to 40 hp, which was used in the Simca 8 - 1200 at the 1948 Show, the last Simca with a separate chassis before the Aronde in 1951.*

*This attractive Simca 8 – 1200 saloon was repurchased in 1970 by Fernand Vergt who had owned it since 1953. (Up until that date, F. Vergt, a mechanic in Levallois, specialising in sports cars, travelled each day in a Type 30 Bugatti). It was thus acquired "third-hand" forty years ago by the well-known collector and expert, Jean-Michel Cérède. He had the entire and extremely worn interior refurbished in accordance with the original, beige fabric and red imitation leather in the initial colour shade of burgundy. This high-performance and reliable Simca 1200 is therefore offered in its original form, in a generally satisfactory condition, and ready to take to the road with its French car collector's carte grise registration document.*



**147**

## 1968 Ford Mustang V8 Coupé

**Titre de circulation Belge**
***Belgian title***
Châssis n° BR01J130350(01)
**€ 14 000 / 16 000**


**Vidéo online**
www.artcurial.com/gp2010

✓ Look ravageur
✓ Voiture de collection très utilisable
✓ Coût encore raisonnable

*✓ Good looking car*
*✓ Easy to drive*
*✓ Unexpensive classic*

Après le succès commercial rencontré par la Mustang, Ford se trouva confronté en 1967 à une concurrence bien armée : Camaro de Chevrolet, Firebird de Pontiac et Barracuda de Plymouth allaient lui mener la vie dure. La réplique prit la forme d'une élévation des puissances proposées, accompagnée de nouvelles options" compétition "nécessaires à la remise à niveau d'un châssis par ailleurs sain et développable. Dans l'ensemble, les Mustang tirèrent bien leur épingle du jeu et les retouches de style superficielles furent limitées aux extrémités et aux flancs de la carrosserie. Le modèle 1968 pratiquement identique au millésime 67 resta très proche de la Mustang originale tandis que la liste des options s'allongeait encore. Malgré une concurrence très vive, Ford écoula encore plus de 300 000 Mustang. La motorisation la plus fréquemment choisie était le V8 302 petit bloc à la fois économique et suffisamment puissant pour donner à la Mustang un comportement sportif sans recourir aux groupes destinés à la compétition.

Ce coupé Mustang 1968 gris métallisé avec intérieur en vinyle et drap gris clair est précisément équipé du moteur V8 302 (4 800 $cm^3$) délivrant 230 ch, d'une boîte de vitesses automatique à trois rapports, de la direction assistée. Elle a très belle allure avec ses jantes en aluminium et son volant spécial, une vraie voiture ludique permettant à son futur propriétaire de rouler au quotidien de manière différente. Il s'agit d'un modèle fiable et peu couteux en entretien.

*Following the success of the Mustang in 1967, Ford was faced with a well-armed opposition: Chevrolet's Camaro, Pontiac's Firebird and Plymouth's Barracuda were going to make life difficult for the most famous of the pony cars. The model naturally takes the form of an increase in the power offered, accompanied by new "competition" options required to bring an otherwise healthy and developable chassis up to date. By and large Mustangs survive well and the superficial reworking of style was wisely limited to the extremities and sides of the bodywork. The 1968 model, practically identical to the 67 year, stayed very close to the original Mustang, although the list of options was getting longer. Despite very strong competition, Ford sold more than 300 000 Mustang 68s of which almost 250,000 were coupes. The most common power mechanism chosen was the small block V8 302, economical and at the same time powerful enough to give the Mustang a sporty ride without putting it in groups intended for racing.*

*The metallic grey 1968 Mustang coupe with its interior in vinyl and light grey material, is specifically equipped with a V8 302 (4 800 cm3) engine reaching 230 hp, with a three ratio gearbox and power assisted steering. It has a beautiful appearance with its aluminium wheels and special steering wheel, a real toy car, enabling its future owner to do their daily driving differently. It is a reliable model and not costly to maintain.*







**148**

# 1971 Porsche 911 T 2,2 L Modifiée RS Leicht

**Titre de circulation Anglais**
***English title***

Châssis n° 9111121629

**€ 30 000 / 40 000**

Vendue neuve en Californie et importée en Europe en 2000, cette Porsche 911 T 2,2 L est motorisée par son groupe d'origine, modifié aux spécifications S (180 ch), pistons, cylindres et arbres à cames par un spécialiste anglais réputé, Dakota Classics en 2003. Un système de tendeurs de chaines de distribution hydraulique, un filtre à air K&N et un échappement en inox ont été installés ainsi qu'un embrayage Sachs. Le système de freinage a été entièrement refait avec des flexibles de type racing, la crémaillère de direction changée et des amortisseurs réglables Koni installés. La carrosserie a été décapée et les arches de roues arrière remplacées par des type RS neufs. La traverse avant, très sensible sur les Porsche, est neuve. Tous les joints de carrosserie ont été remplacés. Les pare-chocs, le capot moteur « queue de canard », les jantes et les rétroviseurs sont du type RS. L'intérieur a été traité de la même façon, sièges Corbeau rabattables, moquette grise d'origine et intérieur de coffre avec barre anti rapprochement et panneaux de portes intérieurs RS Light. Le ciel de toit est en vinyl noir, comme sur les RS. Un dossier de factures américaines datant des années 70 et toutes les factures de restauration / transformation effectuées en Angleterre entre 2000 et 2010 accompagne la voiture ainsi que son manuel de bord et de son carnet d'entretien d'époque. Elle est pourvue d'une alarme anti démarrage efficace, d'une radio CD Pioneer et d'un compte tour de 2.2 S avec zone rouge à 6200 tr/mn.

*The car presented is a model sold new in California and imported into Europe in 2000. It still has its original engine, modified to reflect "S" specifications (180 hp) with pistons, cylinders and camshafts by the famous British specialist firm Dakota Classics in 2003. A hydraulic timing chain tensioner system, a K & N air filter, and a stainless steel exhaust pipe, have been installed together with a Sachs clutch. The braking system has been completely overhauled with racing tubes, the steering rack has been changed, and Komi adjustable shock absorbers have been installed. The bodywork has been stripped and the rear wheel arches replaced with new RS arches. Here, the front cross-member, very sensitive in Porsches, is new. All the bodywork joints have been replaced. The bumper bars, the "duck's tail" engine cover, the rims and the rear-view mirrors are all RS. The interior has been treated in the same way, with folding Corbeau seats, original grey carpet and boot interior with protective bar and interior door panels in RS Light. The roof crown is in black vinyl, as in the RS. A file of American invoices dating from the 1970s, and all the invoices for restoration and transformation works done in Britain between 2000 and 2010 comes with the car, together with its user's manual and maintenance book from the time. It is equipped with an effective start prevention alarm, a Pioneer CD-radio and a 2.2S rev counter with a red line starting at 6,200 rpm.*

- ✓ Restauration et conversion de qualité
- ✓ Très vive et rapide
- ✓ 5 fois moins chère qu'une RS 2,7l

- ✓ *Quality restoration - conversion*
- ✓ *Very fast and agile*
- ✓ *5 times less expensive than a real 2,7l RS*







149

Livrée neuve en France / *Delivered new in France*

# 1960 Mercedes Benz 190 SL

**Carte grise française**
***French title***

Châssis n° 121040-10-019407

**€ 45 000 / 60 000**

La 190 SL fut présentée au salon de New York en 1954 d'après une étude de Fritz Nallinger pour le moteur et Ahrens pour le style. Cette voiture de sport extrêmement robuste, destinée à une clientèle plus intéressée par une voiture élégante que réellement performante, coûtait moins de la moitié du prix de la sportive 300 SL. Utilisant de nombreux éléments mécaniques communs avec les 180 et 190, la SL est une voiture ancienne très fiable qui permet un usage quasi quotidien.

L'exemplaire présenté a été vendu neuf en France et fit l'objet d'une restauration en 1980 durant laquelle la carrosserie a été décapée. Les soubassements sont sains ainsi que la carrosserie et ses ouvrants. Les pneus sont neufs ainsi que le démarreur. La capote en Alpaga noir est récente mais son intérieur en cuir rouge est d'origine et agréablement patiné. Un troisième siège optionnel en cuir a été installé à l époque et elle possède sa montre de tableau de bord. Elle est équipée d'un hard top à grande lunette et d'un coupe batterie.

*The 190 SL was first presented at the 1954 New York fair following a study by Fritz Nallinger for the engine and by Ahrens for the style. This extremely robust sports vehicle, intended for a clientele more interested in an elegant rather than truly high-performance car, cost less than half the price of the 300SL sports car. Sharing a number of mechanical elements with the 180 and 190, the SL is a very reliable vintage car that can be used almost every day.*

*The car presented was sold new in France and was restored in 1980, at which time the bodywork was stripped. The understructure is in good condition, as is the bodywork and its doors. The tyres and the starter are brand new. The Black Alpaca hood is recent, but its red-leather interior is original and pleasantly shiny with age. An optional third seat, in leather, was installed at the time, and it has its dashboard clock. The car is equipped with a hard top with wide back window and a battery isolation switch.*

✓ Rare 3 places
(une en travers à l'arrière)
✓ Un grand classique en collection
✓ Très utilisable

✓ *Rare 3 places*
✓ *Older restoration*
✓ *Great classic*
✓ *Easy to drive*









**150**

## 1969 Chevrolet Corvette C3 Cabriolet Greenwood

**Titre de circulation Belge**
***Belgian title***

Châssis n° 1946795735108

**€ 14 000 / 16 000**


**Vidéo online**
www.artcurial.com/gp2010

✓ "Ooooooh! Rock'n Roll !"
✓ Un vrai dragster immatriculé
✓ Un vrai cabriolet avec Hard-Top

*✓ Ooooooh! Rock'n Roll"*
*✓ Registered street dragster*
*✓ A real T-Top Corvette*

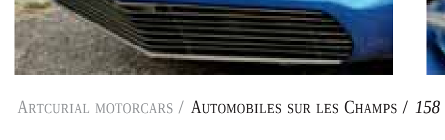
Dix ans après son apparition en 1953, la Corvette a réussi, grâce à des motorisations plus musclées, à trouver son marché, sa renommée étant assurée par de nombreuses victoires en course. En 1968, elle bénéficia d'une totale refonte du style et sa forme fuselée inspirée par celle du prototype Mako Shark II fut jugée impressionnante, sinon relativement peu adaptée à un type de sport pur et dur. La version 1969, comparativement, ne reçut que des retouches mineures visant d'abord à améliorer l'espace intérieur. Elle reçut l'appellation Stingray, en un seul mot cette fois. Côté mécanique, le V8 " petit bloc " passa de 5,3 litres à 5,7 litres en fonction des première normes antipollution. Les Stingray bénéficiaient aussi du gros bloc 7 litres dont les puissances s'étendaient de 390 à 560 ch et les préparateurs y apportaient leurs propres recettes pour atteindre des puissances que le choc pétrolier de 1973-1974 interdira à jamais. La fin des années 1960 connut le retour des Corvette en compétition avant les succès répétés d'un certain John Greenwood, préparateur et pilote qui s'illustra au cours de la décennie suivante.
La voiture présentée est un cabriolet avec hard-top Stingray 1969 à moteur 5,7 litres version Greenwood Stage IV, boîte mécanique à quatre rapports, quatre freins à disque, direction assistée et ventilateur Flexflam. De couleur bleu métallisé, elle est garnie en noir (sièges cuir et vinyle) avec capote et hard-top noir, console centrale en acier inox et vitres teintées, ailes élargies et calandre profilée en inox. Elle possède sa carte grise belge.

*Ten years after its appearance in 1953, the Corvette, thanks to its more powerful engine, succeeded in finding its market with its reputation assured by a string of racing victories. The year 1968 saw a complete change of style, and its tapering shape, inspired by that of the Mako Shark II prototype, made a great impression despite not being altogether suitable for a pure, hard sports car. The 1969 version, in comparison, had only a few minor changes initially aimed at improving interior space. It was named the Stingray (one word this time). In mechanical terms, the "small-block" V8 increased from 5.3 to 5.7 litres in keeping with the then embryonic anti-pollution standards. The Stingrays also benefited from the 7-litre "large block", with output varying between 390 and 560 hp, and the makers added their own recipes to reach power levels that the insurers penalised heavily and that the 1973-74 oil crisis ended permanently. The late 1960s saw the return of the Corvette to competition before the repeated success of John Greenwood, an owner and driver who made his name during the following decade.*
*The car presented is a 1969 Stingray cabriolet with hardtop and a 5.7-litre engine Greenwood Stage IV, four-ratio gearbox, four disc brakes, power-assisted steering and Flexflam engine fan. Metallic blue in colour, the trimmings are black (leather and vinyl seats) with black hood and hardtop, stainless steel central console and tinted-glass windows, wide wings and stainless-steel profiled radiator grille. Belgian registration document.*









**151**

**Carte grise française**
***French title***

Châssis n° DCX 06651

**€ 12 000 / 18 000**

✓ Ex Maison Christian Dior SA
✓ 3 propriétaires depuis l'origine
✓ Intérieur superbement patiné

✓ *Ex Dior*
✓ *3 owners from new*
✓ *Very nice patina*

Livrée neuve à Christian Dior S.A. Monaco / *Delivered new to Christian Dior S.A. Monaco*

# 1983 Rolls-Royce Silver Spur

Apparue en 1965 et fruit de longues études imposées par la modernisation nécessaire de “The Best Car in the World”, la Rolls-Royce Silver Shadow eut une longue descendance. En 1976, la Silver Shadow II en fut une version perfectionnée qui conservait l'excellent V8 en alliage léger porté à près de 7 litres et le comportement dynamique et les performances de cette voiture au confort légendaire bénéficiaient notamment d'une révision de la direction et des suspensions. En 1980, la Silver Spirit offrit une nouvelle caisse plus basse et plus large et un habitacle plus clair et plus vaste. Présentée en même temps, la Silver Spur en était une version allongée de 11 cm.

La voiture présentée, une Silver Spur livrée neuve par British Motors à Monaco à la société Christian Dior à Monte Carlo, a donc commencé sa carrière comme voiture de prestige de la célèbre maison de couture. Cédée par la suite à une résidente de la Principauté, elle fut achetée par l'actuel propriétaire au décès de celle-ci. Il s'agit donc d'une troisième main. On note qu'elle a bénéficié d'une révision récente avec changement des plaquettes de frein (factures). Elle est peinte en noir avec filets blancs, toit vinyle noir, intérieur en cuir rouge (code Red VM 3086) et moquette rouge. La sellerie présente une belle patine. La voiture, examinée par l'expert Alexis Delicourt, est accompagnée de sa carte grise française normale et d'une pochette contenant le manuel de l'utilisateur et le carnet d'entretien (Sale and Service Handbook)

*Released in 1965 and the result of long studies which were needed in order carry out the necessary modernisation of the "Best Car in the World", the Rolls-Royce Silver Shadow had many descendants. In 1976, the Silver Shadow II was a refined version of this, which retained the excellent light alloy V8 engine brought up to almost 7 litre capacity and the dynamic handling and performance of this legendarily comfortable car, in particular with improvements to its steering and suspension. In 1980, the Silver Spirit offered a new lower and wider body and a much larger passenger compartment with more light. Presented at the same time, the Silver Spur was an 11 cm longer version of the Silver Spirit.*

*The car presented here, a Silver Spur, was delivered new by British Motors in Monaco to the company Christian Dior in Monte Carlo, and therefore it started its career as a luxury car for the famous fashion house. Subsequently transferred to a resident of the Principality, upon their death it was bought by the current owner. It is therefore a third-hand car. It should be noted that it has been serviced recently, with the brake pads being changed (invoices provided). It is painted black with white stripes, a black vinyl roof, red leather interior and red carpet. The leather upholstery has a lovely finish. The car, which has been examined by the expert Alexis Delicourt, comes with its normal French carte grise (car registration document) and a folder containing the user manual and the maintenance log (Sale and Service handbook).*









## 1965 ASA 1000 GT Coupé Bertone

**Titre de circulation Belge**
***Belgian title***
Châssis n° 1238
**€ 45 000 / 55 000**

A la fin des années 1950, la production de Ferrari est encore très faible en volume. Enzo Ferrari doit augmenter ses recettes et, pour ce faire, il n'a d'autre alternative que d'envisager la production de modèles plus abordables ou de céder des licences de fabrication. Si l'idée d'une "petite" Ferrari ne le séduit pas – et en tout état de cause, il ne lui donnera pas son nom – il fait néanmoins étudier un moteur quatre cylindres de 849 cm3 à arbre à cames en tête qu'il installe pour évaluation dans un châssis Fiat modifié. Cette brillante mécanique fait ses preuves dans une voiture habillée par Pinin Farina, la tipo 854 surnommée "Ferrarina", mais celle-ci n'intéresse aucun industriel et le prototype sera ferraillé.

Entre-temps, la cylindrée du moteur a été augmentée à plus d'un litre. Ferrari, à titre personnel, a néanmoins commandé à Bertone (qui ne travaille plus pour Maranello) un petit coupé biplace que dessine le jeune Giugiaro. Le beau coupé présentée au Salon de Turin 1961 sur le stand Bertone ne porte aucune marque. Son industrialisation traînant en longueur, Bertone jette l'éponge et la production est finalement confiée à la firme ASA (Autocostruzioni Societa per Azioni).

*At the end of the 1950s, Ferrari's volume production was very low. Enzo Ferrari had to increase income and to do this he had no alternative but to produce more affordable models or to surrender its manufacturing licences. Whilst he did not exactly find the idea of a "small" Ferrari attractive, and in any case he was not going to give it his name, he nevertheless studied a four cylinder engine of 849cc with overhead camshaft that he installed in a modified Fiat for evaluation. This brilliant mechanic did his testing in a car clothed by Pininfarina, the Type 854 nicknamed the "Ferrarina", but it failed to interest any manufacturer and was scrapped.*

*In the meantime, the engine's capacity was increased to more than one litre. Nevertheless, Ferrari personally commissioned from Bertone (who no longer worked for Maranello) a small two-seater coupe which was designed by the young Giugiaro. The beautiful coupe presented at the 1961 Turin Motor Show on the Bertone stand did not bear any marque on it. However, with its manufacture delayed, Bertone threw in the towel and production was finally entrusted to the firm ASA (Autocostruzioni Societa per Azioni).*

✓ La petite Ferrari
✓ Moteur complètement refait
✓ Très bel état

✓ *The little Ferarri "Ferrarina"*
✓ *Engine rebuilt*
✓ *Very good condition*



Les ASA 1000 GT de série n'apparaissent qu'en 1965 avec le moteur de 1 032 cm3 donnant 91 ch SAE. Le coupé ASA 1000 GT dépasse 180 km/h. Mal organisée, la firme ASA est mise en liquidation en 1967 après une production estimée à une centaine de voitures (1000 GT et quelques 411 en aluminium).

La voiture présentée est une 1000 GT de couleur rouge intérieur gris foncé, livrée neuve en Belgique en 1965. Elle eut ensuite trois propriétaires belges avant d'être proposée dans le magazine « Cavallino » en 1991 à 150 000 dollars « totalement restaurée » et confondue avec une très rare 411 en aluminium. Achetée par P. Arnouts, elle est exposée dans le Dutch National Museum à Raamsdonkveer appartenant à sa famille. Mise en vente en décembre 1998 à Paris (vente au Palais des Congrès lot n° 49), elle est revendue en décembre 2001.Le moteur a été refait par le spécialiste hollandais Van Gierbergen en juin 2006 (8 700 euros de factures) et la voiture a peu roulé depuis.

Elle se présente en très bel état à tous points de vue, accompagnée d'un très rare dépliant publicitaire d'époque et de deux importants dossiers avec photographies de la restauration moteur, factures, histoire…

*The ASA 1000GT series only appeared in 1965 with an engine of 1,032 cc giving 91hp SAE. The ASA 1000GT coupe had a top speed of more than 180 km/h. However, ASA was badly managed and was placed in bankruptcy in 1967 after production estimated at about a hundred cars (1000 GT and several 411s in aluminium).*

*The car presented is a 1000 GT in red with dark grey interior, delivered new in Belgium in 1965. It then had three Belgian owners before being offered for sale in the Cavallino magazine in 1991 at 150,000 dollars "completely restored" and combined with a very rare aluminium 411. Bought by P. Arnouts, it is exhibited in the Dutch National Museum in Raamsdonkveer which belongs to his family. Sold in December 1998 in Paris (sale lot no. 49 at the Palais des Congrès), it was resold in December 2001. The engine was refurbished by the Dutch specialist, Van Gierbergen, in June 2006 (8,700 euros in invoices) and the car has not been driven much since then.*

*It is presented in very good condition from every point of view, accompanied by a very rare advertising leaflet of the time and two substantial files with photographs of the engine restoration, invoices, history…*





**153**

Ex Johnny Scotti

## 1975 Jensen Interceptor Mk III cabriolet

**Carte grise française de collection**
***French classic car title***

Châssis n° 2311-1588

**€ 30 000 / 45 000**

✓ Voiture rare et exclusive
✓ Intérieur d'origine
✓ Saine
✓ Très abordable puissant cabriolet 4 places
✓ Entretien facile

*✓ Very rare and exclusive car*
*✓ Original interior*
*✓ Very sound*
*✓ Affordable powerful 4 seater convertible*
*✓ Easy maintenance*

La mythique Interceptor II est dévoilée en 1967 avec sa nouvelle carrosserie en acier signée Vignale. La Mk III évolue grâce à son moteur Chrysler de 7212 cm3. C'est alors qu'une rarissime version cabriolet sera produite de 1972 à 1976, mais malgré la qualité extraordinaire de ses automobiles et le lancement des Jensen Healey à moteur Lotus, l'entreprise fera faillite en 1976.

Cette rare Jensen, sortie à seulement 491 exemplaires, totalise 38000 miles au compteur, elle était la propriété de John Scotti, second mari de Sylvie Vartan, maintenant négociant de voitures de sport au Canada, qui l'exporta du Québec en 2005. L'intérieur en cuir beige est d'origine ainsi que la capote électrique doublée en drap de laine, garnie de son couvre capote en cuir. Le tableau de bord recouvert de cuir noir et de bois verni est également d'origine. L'intérieur de la malle est très propre et pourvu de sa trousse à outils et de son cric d'origine. La carrosserie est très saine et la peinture en bon état. L'alternateur, la pompe à eau, l'allumage et le faisceau de fils de bougie ont été remplacés récemment. Elle est équipée de la direction assistée, de vitres teintées et d'un coupe batterie d'origine. Les cinq pneus sont neufs. Ce cabriolet 4/5 places est une alternative intéressante au regard des Mercedes 3.5l, des Aston Martin V8 car très puissante et rapide, d'un entretien peu couteux et beaucoup moins chère à l'achat.

*The legendary Interceptor II was unveiled in 1967 with its new steel bodywork bearing the signature of Vignale. The Mark III developed thanks to its 7,212-cc Chrysler engine. A very rare saloon version was produced from 1972 to 1976, but despite the remarkable quality of its cars and the launch of the Jensen Healey with its Lotus engine, the company went bust in 1976.*

*This rare Jensen, one of only 491 of its kind, has a total of 38,000 miles on the clock. It was previously owned by John Scotti, second husband of Sylvie Vartan, now a sports car dealer in Canada, who exported the vehicle from Quebec in 2005. The beige leather interior is original, as is the electric hood lined with wool cloth and garnished with its leather hood cover. The dashboard, covered with black leather and varnished wood, is also original. The interior of the boot is very clean and carries its own tool kit and original jack. The bodywork is in excellent condition and the paintwork is good. The alternator, water pump, ignition and spark plug wire cluster have been replaced recently. The car has power steering, tinted windows and an original battery isolation switch. The five tyres are new. This 4-5-seater saloon is an interesting alternative to the Mercedes 3.5-litre and the Aston Martin V8 because of its great speed and power, inexpensive maintenance costs and must lower purchase price.*








“J’avais 20 ans dans les années 70 ; je voyais les cortèges de DS Lorraine défiler dans Paris, je rêvais devant les vitrines Maserati et voyait les Porsche 911 me doubler sans ménagement lorsque je domptais ma mobylette !”
*“I was 20 years old in the 70’s”*

**Lot 154 à 156**

Un des 19 exemplaires construits / *One of 19 built*

# 1964 Citroën DS21 ie "Lorraine" par Henri Chapron

**Carte grise française**
***French title***

Châssis n° FB-00FB7221

**€ 60 000 / 80 000**



**Vidéo online**
www.artcurial.com/gp2010

- ✓ Seulement 19 exemplaires construits
- ✓ Cocarde républicaine
- ✓ Superbe patine d'origine

- ✓ *Only 19 made*
- ✓ *Republican windshield electric sign*
- ✓ *Very good original condition and Chapron design*

La carrosserie Henri Chapron commença à proposer ses propres transformations sur la base de la Citroën DS dès 1958. Si la version Prestige fut intégrée au catalogue par la marque, dès 1965 le carrossier propose sa propre interprétation du haut de gamme de Javel sous l'appellation "Majesty". Cette dernière arbore une poupe à ailerons et un pavillon ré-haussé avec une lunette plus verticale. La DS 21 Majesty, bien que coûtant plus du double de la berline de série remporta un certain succès à son échelle, et fut produite à quelques dizaines d'exemplaire.

En 1969, Henri Chapron présente une nouvelle version de berline, dénommée "Lorraine", en remplacement de la "Majesty". Cette nouvelle carrosserie arbore une poupe très géométrique et rectangulaire, ainsi qu'un toit plat. Le dessin est dû au styliste Paul Colinet qui, ayant collaboré à la réalisation de la limousine DS présidentielle, fut largement inspiré par le dessin de la poupe de cette dernière crée par Henri Dargent et Robert Opron.

Le dernier exemplaire de berline "Lorraine" sortira des ateliers de la rue Aristide Briand à Levallois en 1974. Il n'aura été fabriqué que dix-neufs exemplaires de cette berline caractéristique des dernières heures de la carrosserie Chapron.

*Henri Chapron bodywork began to offer its own transformations on the basic Citroën DS from 1958. Although the Prestige version was included in the catalogue by the brand, from 1965 the body repair specialist offered its own interpretation of Javel's top of the range vehicle, under the name "Majesty". The latter sported rear fins and a raised roof with a more vertical rear window. The DS 21 Majesty, although it cost more than twice as much as the mass-produced berline, experienced some success on its scale, and was produced in several dozen models.*

*In 1969, Henri Chapron presented a new version of the berline, called "Lorraine", to replace the "Majesty". This new bodywork sported a very geometric and rectangular rear and a flat roof. The design is the work of stylist Paul Colinet who, having collaborated on the production of the DS presidential limousine, was greatly inspired by the design of the rear of that vehicle produced by Henri Dargent and Robert Opron.*

*The last model of the "Lorraine" berline left the workshops on rue Aristide Briand in Levallois in 1974. Only nineteen models were produced of this berline which is characteristic of the last days of Chapron's bodywork.*






L'exemplaire proposé porte le numéro de châssis FB-00FB7221. Le numéro de carrosserie Chapron est le n°7628. Elle est réputée avoir été commandée par Monsieur Alain Poher, président du Sénat de 1968 à 1992, qui en eut l'usage jusqu'à son décès.

La voiture dispose de l'injection électronique et d'une boîte de vitesse manuelle. Elle affiche 18 600 km au compteur ce que le vendeur nous garantit comme étant son kilométrage d'origine. La finition extérieure comporte des enjoliveurs de jantes Robergel, des phares longue-portée, et de rétroviseurs de portière électriques SEV-Marchal. L'intérieur de cette superbe berline est entièrement habillé de cuir à façon Chapron. Les tapis en laine fauve sont en superbe état. La partie inférieure du tableau de bord et les portières reçoivent des éléments de boiseries en noyer. Le ciel de pavillon est habillé d'un revêtement à croisillon type parchemin.

La voiture dispose d'un autoradio avec antenne électrique, et de sa cocarde éclairée de pare-brise. La voiture a toujours bénéficié d'un entretien rigoureux et la pompe à eau ainsi que les 4 sphères viennent d'être changée. L'ensemble de l'échappement est neuf, le chauffage arrière a été révisé (cf factures). De Alain Poher à Henri Chapron, c'est un peu de l'esprit gaulliste qui flotte encore dans cette belle automobile. C'est une relique de l'histoire politique de la France que vous pouvez acquérir, tout autant qu'une des plus belles et plus rares automobiles de prestige française des trente glorieuses.

*The model offered has chassis number FB-00FB7221. The Chapron bodywork number is no. 7628. It is believed to have been ordered by Mr. Alain Poher, head of the Senate from 1968 to 1992, who used it until he died.*

*The car has electronic injection and a manual gear box. It has around 18,600 km on the clock. The exterior finish includes Robergel wheel covers, long-range headlights, and SEV-Marchal rear view mirrors on the doors. The interior of this superb berline is fully covered in leather, in Chapron's style. The faun wool mat is in excellent condition. The lower section of the dashboard and the doors have units of walnut panelling. The roof panel is finished with a lattice work covering, like parchment.*

*The car has a radio with electrical aerial, and its badge highlighted by the windscreen. The car has always been rigorously maintained and the water pump has just been changed.*
*From Alain Poher to Henri Chapron, there is still a little bit of Gaullist spirit floating around in this beautiful car. You could be purchasing a relic of France's political history, which is also one of the most beautiful and rarest French luxury cars from the glorious thirties.*








Photo d'archive Dominique Pagneux

# 1971 Porsche 911 2,2L S

**Carte grise française**
***French title***

Châssis n° 9111301312

**€ 60 000 / 75 000**



**Vidéo online**
www.artcurial.com/gp2010

✓ Seulement trois propriétaires
✓ Matching numbers
✓ Restauration intégrale de très haut niveau

*✓ Only three owners from new*
*✓ Matching numbers*
*✓ Complete high quality restoration*

Les Porsche 911, dont les cotes d'alésage-course n'ont pas bougé entre 1963 et 1968 voient leur cylindrée passer à 2,2 litres en 1969 par augmentation de l'alésage qui passe à 84 mm. Pour les trois modèles de la gamme 911, soit T, E et S cela représente non seulement un gain de puissance mais aussi un couple plus élevé et une meilleure souplesse, ceci pour les modèles 1970, fabriqués à partir de septembre 1969. La plate-forme, les longerons, les passages de roue et le fond des sièges arrière sont fabriqués en tôle zinguée. La jupe arrière et le capot sont en aluminium. Les freins à disques sont commandés par un double circuit et sur la 911 S les pinces sont en alliage léger à l'avant. A part sa cylindrée, le moteur est légèrement modifié par l'adjonction d'un palier d'usure intermédiaire. Les culasses des 911 S se distinguent par deux gros conduits d'admission et d'échappement alors que les soupapes ont le même diamètre sur tous les moteurs.

Tous les numéros d'identification de la voiture sont conformes à son certificat d'authenticité. C'est une voiture qui n'eut que deux propriétaires au Texas avant une restauration complète en 2004. Achetée en février 2006 lors d'une vacation d'Artcurial Motorcars par notre collectionneur, la voiture a été utilisée depuis régulièrement et précautionneusement, elle a été révisée chez Porsche et la pompe à essence à été changée (cf facture).

*Porsche 911s, whose assembly dimensions did not change between 1963 and 1968, saw their cylinders brought up to 2.2 litres in 1969 by increasing the bore to over 84 mm. For the three models in the 911 range, i.e. T, E, and S, this meant not only an increase in power, but also greater torque and increased flexibility, for the 1970s models, produced from September 1969. The platform, the sides, the wheel passages, and the bottom of the rear seats are produced in zinc-covered metal. The back skirt and bonnet are aluminium. The disk brakes are driven by a double circuit and in the 911 S the clamps are light alloy at the front. Apart from its size, the engine is slightly altered by the addition of a medium level of wear. The 911 S cylinder heads are distinguished by larger intake and outlet ducts whereas the inlet valves have the same diameter on all engines.*

*All the vehicle identification numbers conform with its authenticity certificate. This car had only two owners in Texas before a complete restoration in 2004. Bought in February 2006 at an Artcurial Motorcars auction by a Parisian collector, the car has since been used regularly and very carefully.*





Elle se présente encore aujourd'hui dans un état « concours » sans doute supérieur à sa sortie d'usine, car restaurée par son deuxième propriétaire, un ancien ingénieur de chez Porsche, retraité aux Etats-Unis, et qui posséda cette Porsche pendant 14 ans. Sa restauration a duré trois ans et tout a été revu depuis la coque nue. La carrosserie, le moteur, la boîte de vitesses, les suspensions, tout est conforme à l'original. Pour des raisons sentimentales, le précédent propriétaire a conservé les instruments d'origine, un peu passés par le soleil.

Lors de la restauration, la coque a été repeinte dans les règles de l'art sur le métal nu, bien sûr sans mécanique et sans fenêtres, tous les joints de caoutchouc ont été changés, les serrures sont neuves. Le compartiment à bagages est neuf ainsi que les tapis de l'habitacle, les sièges recouverts comme à l'origine noir et blanc « Pépita ». Les tubes des sièges sont neufs ainsi que les rails de réglage, toute la quincaillerie au dessus du tableau de bord et le ciel de toit ont été remplacés, boutons du tableau de bord neufs ainsi que les ceinture de sécurité, batterie, amortisseurs Koni, chauffage refait, coffre avant avec sa roue de secours repeinte, compartiment moteur refait, freins refaits, filtres à essence remplacés, réservoirs d'huile et d'essence remplacés. L'investissement total de la restauration en 2004 est de 40 000 USD et bien des heures de travail n'ont pas été comptées.

C'est une occasion unique d'acheter une 911 que beaucoup de Porschistes considèrent encore plus collector que les très recherchées 2,4L S. La voiture est accompagnée d'un dossier de restauration et de sa carte grise française et de son crick d'origine dans sa housse.



*It is presented today in a "competition" condition which is undoubtedly superior to when it left the factory, as it has been restored by its second owner, a retired Porsche engineer in the United States, who owned this car for 14 years. Its restoration took three years and everything from the bare shell has been rebuilt. The bodywork, engine, transmission, suspension, all conforms to the original. For sentimental reasons, the previous owner kept the original instruments, which are a little sun faded.*

*During its restoration the shell was repainted according to the rules on bare metal, of course with no mechanics and no windows, all the rubber joints have been changed, and the locks are new. The luggage compartment is new, as are the mats in the passenger compartments, the seats have been recovered in the original black and white "Pepita" pattern. The seat tubes are new, as are the adjustment rails, all the hardware underneath the dashboard and the roof underlining have been replaced, new buttons on the dashboard, in addition to the seatbelts, battery, Koni shocks, heating replaced, front boot with spare wheel repainted, engine compartment refitted, brakes redone, petrol filters replaced, oil and petrol tanks replaced. The total investment in the restoration in 2004 was 40,000 USD and many hours' work have not been taken into account.*

*This is a unique opportunity to acquire a 911, which many Porsche specialists believe to be even more of a collector's item than the much sought-after 2.4L S. The car is accompanied by a restoration file and its French registration documents (carte grise).*



# 1970 Maserati Ghibli 4,9L SS

**Carte grise française**
***French title***

Châssis n° AM115/49*1712*
Moteur nº AM115/49*1712*

**€ 55 000 / 75 000**



**Vidéo online**
www.artcurial.com/gp2010

✓ Moteur entièrement refait
✓ Désirable 4,9 SS : direction assistée climatisation
✓ Une GT élégante et puissante

*✓ Engine rebuilt*
*✓ Rare 4,9 SS . Power steering*
*✓ An elegant and powerful GT*

La Ghibli de Maserati, dont la forme sublime consacra le talent du jeune Giorgetto Giugiaro alors chez Ghia, reste parmi les chefs-d'?uvre de la carrosserie italienne à sa plus belle époque. Si son châssis n'avait rien de révolutionnaire, sa mécanique était à la hauteur des productions de Maranello avec un moteur V8 "quatre arbres" dû au crayon de l'ingénieur Alfieri rompu aux techniques compétition. Avec 330 ch issus de son moteur 4,7 litres dérivé du puissant 450 S de course et grâce à la pureté de ses formes et à la fluidité de ses lignes, la première Ghibli de 1966 atteignait 250 km/h en cinquième. En 1970, elle reçut un moteur porté à 4,9 litres et 335 ch offrant un couple bien supérieur, garant d'une meilleure souplesse.

La plus belle Maserati jamais produite doit figurer, comme la Daytona de Ferrari et à ses côtés, dans toute collection privilégiant les coupés sportifs les plus beaux et les plus performants nés avant la crise pétrolière de 1973.

La voiture présentée de couleur bleu nuit intérieur beige affiche 34 400 KM au compteur. L'intérieur en cuir avec ses coussins arrière, et les moquettes ont été refaits en respectant l'origine avant 1997 date à laquelle le collectionneur actuel a acheté la voiture.

*The Maserati Ghibli, whose sublime shape vouches for the talent of the young Giorgetto Giugiaro then with Ghia, remains amongst the masterpieces of Italian bodywork from its most beautiful era. Although there is nothing revolutionary about its chassis, its mechanics were at the height of Marandello's production with a "four shaft" V8 engine courtesy of the pencil of the engineer Alfieri, who trained with competitor technicians. With 330 hp from its engine, 4.7 litres derived from the powerful racing 450 S and thanks to the purity of its shape and fluidity of its lines, the first 1966 Ghibli reached 250km/hr in fifth. In 1970, it received an engine which was brought up to 4.9 litres and 335 hp offering a far superior torque and guaranteeing greater flexibility.*

*The most beautiful Maserati ever produced must feature, like the Ferrari Daytona and alongside it, in any collection favouring the most beautiful and best performing sporty coupes created before the oil crisis of 1973.*








La voiture est équipée de la climatisation, d'un échappement inox, et d'importants travaux mécaniques ont été effectués. En effet, le garage Paoli à Saint Tropez a refait entièrement le moteur en 2005, pour plus de 9000 euros de factures, les chaines de distributions, coussinets de bielle, paliers, segments, l'embrayage, ressorts et guides de soupapes, ont été changés, le pont a été revisé. La voiture avait au moment de sa réfection 31 632 KM, le moteur vient donc d'être rodé avec les précautions d'usage.

La calandre a été rechromée, les bas de caisses ont été changés, les ouvrants sont bien ajustés, en revanche la peinture est en état d'usage. Cette belle GT est accompagnée d'un dossier de factures ainsi que de sa carte grise française.

*The car presented in midnight blue with beige interior has 34,400km on the clock. The leather interior with its rear cushions, and the carpets, have been refitted in keeping with the originals.*

*The car is fitted with air conditioning, a stainless steel exhaust and recent mechanical work has been carried out (cf. invoice folder) The openings are well-fitted, although the paintwork would benefit from being redone. It is accompanied by a folder of invoices in addition to its French registration documents (carte grise).*





54000 miles d'origine / *Only 54000 miles from new*

# 1959 Rolls Royce Silver Cloud I

**Titre de circulation US**
**Dédouané en Europe**
***US title***
***European custom cleared***
Châssis n° LSHF 211
**€ 33 000 / 40 000**



✓ 3 propriétaires depuis l'origine
✓ État d'origine exceptionnel
✓ Intérieur magnifiquement patiné

✓ *3 owners from new*
✓ *LHD*
✓ *Beautiful original interior with patina*

La Rolls-Royce Silver Cloud de 1955 (dite SCI quand apparaîtra la "II") est la descendante des grandes Rolls classiques d'avant 1940 et, à ce titre, elle mérite toute l'attention des collectionneurs. C'est la dernière six-cylindres à châssis séparé dont le moteur porté à près de 5 litres est la version la plus perfectionné du groupe série B dérivé d'un huit-cylindres en ligne étudié depuis 1935 qui équipa d'abord des véhicules militaires et des chars puis la grande Silver Wraith en 1947.

Le six-cylindres bénéficia donc des progrès technologiques accomplis pendant le conflit et d'un banc d'essai prestigieux : la Bentley Continental de 1952. La Cloud I fut aussi la première équipée de freins à commande hydro-mécanique à l'arrière, le châssis (renforcé) recevant au niveau des suspensions d'ultimes raffinements. Ce fut aussi la première équipée d'un boîte automatique à quatre rapports d'origine General Motors, mais fabriquée sous licence aux normes Rolls-Royce.

*The 1955 Rolls-Royce Silver Cloud (known as the SCI when the "II" came out) is the descendant of the great pre-1940 classic Rolls and, as such, it merits collectors' full attention. It is the last six cylinder with a separate chassis whose engine, brought up to almost 5 litres, is the most refined version of the series B group derived from a straight eight cylinder studied since 1935 which was first used in military vehicles and tanks, then the great Silver Wraith in 1947.*

*The six cylinder therefore benefitted from technological development made during conflict and a prestigious testing ground: the 1952 Bentley Continental. The Cloud I was also the first to be equipped with hydromechanical rear brakes, and its chassis (reinforced) received ultimate suspension refinements. This was also the first vehicle equipped with an automatic four speed gear box designed by General Motors but produced under licence to Rolls-Royce standard.*





Dans un état d'origine exceptionnel, affichant 54 000 miles (87 000 km) au compteur, cette SCI à conduite à gauche n'a eu que trois propriétaires californiens dont un pendant 28 ans. Elle a été partiellement repeinte dans sa teinte d'origine, blanc, conservant son intérieur "Butterscotch" (Caramel) original et ses somptueuses finitions en bois vernis. équipée de l'air conditionné, option d'époque appréciée en Californie, elle n'a parcouru que 400 km depuis son dernier entretien. Son historique joint qui remonte à 1976 est complété par le manuel de l'utilisateur et par le porte-documents d'origine Rolls-Royce, un second jeu de clés avec le porte-clés d'origine, par les deux jeux d'outils de bord, le cric, la roue de secours et une housse. C'est une rare opportunité d'acquérir une grande classique très saine avec son titre de circulation américain et son certificat de dédouanement dans l'UE.

*In an exceptional original condition, with 54,000 miles (87,000km) on the clock, this left-hand drive SCI has had only three Californian owners, one of them for 28 years. It has been partially repainted in its original colour, white, retaining its original "Butterscotch" (caramel) interior and its sumptuous wood veneer finish. Equipped with air conditioning, a highly valued option of the time in California, it has only done 400km since its last service. In addition to its appended records, which go back to 1976, it also comes with the user manual and the original Rolls-Royce document holder, the two set of on-board tools, jack, spare wheel, and a cover. This is a rare opportunity to acquire a great classic in truly sound condition with its American title and its EU customs clearance certificate.*








**158**

## 1950 Jaguar Mark V Drophead Coupe (Cabriolet)

**Carte grise française**
***French title***
Châssis n° 647203
**€ 65 000 / 85 000**

✓ Livrée neuve au Canada avec son moteur XK
✓ Restaurée et très utilisable avec sa direction assistée
✓ Superbe dessin

*✓ Delivered new in Canada*
*✓ Restored and smooth driving with the assisted steering*
*✓ Superbe design*

Construite entre fin 49 et début 51, la Mark V ne devait être qu'un modèle de transition entre la Mark IV d'avant guerre et la future Mark VII. Or, celle-ci était en retard sur les prévisions car elle devit être lancée en même temps que l'XK 120 et avec le même nouveau moteur XK double arbre six cylindres. Pour patienter, la Mark V reprit en le modernisant un peu (phares intégrés aux ailes…) le style de la 3,5-litres d'avant-guerre (appelée a posteriori Mark IV), mais avec un châssis tout nouveau, une suspension avant à roues indépendantes inspirée de celle de la Citroën Traction Avant et des freins à tambours à commande hydraulique au lieu du vieux système à tringles !

Mais la magie du coup de crayon de William Lyons et de son équipe va opérer une fois de plus et la Mark V sera une des plus élégantes voitures de son temps, surtout dans sa version cabriolet deux portes cinq places, le dernier grand drophead coupé de la marque;

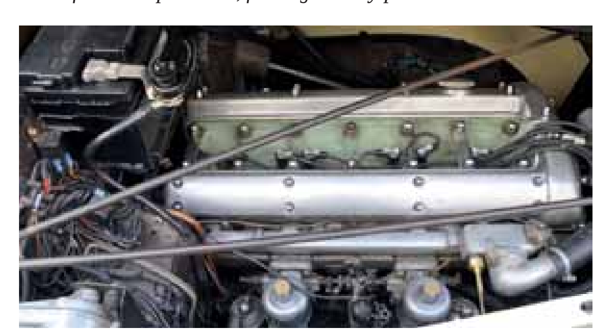
Un seul regret : pour ne pas dévaloriser le tout nouveau moteur XK réservé à la future Mk VII, l'usine lui laissera l'antique moteur culbuté de 3,5 litres, mais certains modèles seront équipés par la suite, à la demande de leur propriétaire, de ce moteur révolutionnaire qui propulsera les Jaguar de 1948 à 1984. William Lyons lui-même s'en était fait faire une qu'il trouvait très agréable à conduire…

*Built between late 1949 and early 1951, the Mark V was only intended to be a transitional model between the pre-war Mark IV and the future Mark VII. It was behind on the forecasts, being earmarked for launch at the same time as the XK120 and with the same new double-shaft six-cylinder XK engine. While waiting, the Mark V took on and modernised somewhat (with headlights integrated into the wings etc) the style of the pre-war 3.5 litre (later termed the Mark IV), but with a completely new chassis, a front suspension with independent wheels inspired by that of the Citroën Traction Avant, and hydraulically controlled drum breaks instead of the old stirrup-brake system.*

*The magic of the drawings produced by William Lyons and his team worked once more and the Mark V became one of the most elegant vehicles of its time, especially in its two-door, five-seater convertible version, the last large drophead coupé produced by this make.*

*The only regret is that in order not to devalue the brand new XK engine set aside for the Mark VII, the factory produced it with the old 3.5-litre rocker-arm engine, although some models were later equipped, at the request of their owners, with the revolutionary engine that powered Jaguar cars from 1948 to 1984. William Lyons himself had one produced, finding it "very pleasant to drive".*



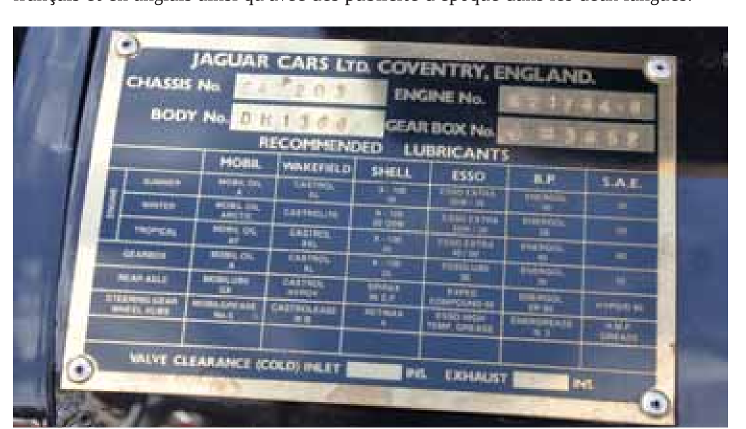


Pour environ 10.000 berlines, seuls 395 cabriolets en conduite à droite et 577 en conduite à gauche seront produits, et celle qui vous est présentée est une de ces 577 dont il ne reste aujourd'hui qu'environ 200 exemplaires encore en circulation, une dizaine seulement ayant été vendues à l'époque en France par l'intermédiaire de l'importateur parisien Royal Elysées. Développant à l'origine 126 chevaux pouvant l'emmener à 145 km/h, dans l'habituel décor de boiseries, de cuir et de chromes, la Mark V était à l'époque deux fois moins chère que ses rivales de chez Bentley et Rolls-Royce. La voiture proposée ici a été livrée neuve en 1950 chez Jaguar Toronto, qui équipera justement la voiture d'un moteur double arbre XK de 3,4 litres à la demande du premier propriétaire. Rachetée en 2006 toujours à Toronto où sa mécanique avait été refaite, la voiture a été ramenée et immatriculée en France où elle a été confiée à un spécialiste de la marque qui l'a totalement révisée (trains roulants, freins, pneus, amortisseurs, pont etc..) et repeinte dans sa robe bicolore actuelle. Afin de la fiabiliser, un certain nombre d'améliorations discrètes ont été apportées (alternateur, ventilateur électrique, servofrein, direction assistée électrique, autoradio invisible) ce qui lui a permis de faire de nombreux kilomètres en toute tranquillité (Rallye de l'Impérial en Afrique du Sud en 2008, un tour de France de 3 000 km en 2009) aussi bien capotée, qu'en version "Mylord", ou entièrement ouverte.

La voiture est vendue avec une housse sur mesures, des manuels d'entretien en français et en anglais ainsi qu'avec des publicité d'époque dans les deux langues.

*For about 10,000 saloons, only 395 right-hand-drive and 577 left-hand-drive convertibles were produced, and the car presented here is one of the 577, of which only about 200 still remain in circulation and only about ten were sold at the time in France, through the Paris-based importer Elysées. Initially developing 126 hp capable of taking it to 145 km/h (90 mph), with its usual décor of woodwork, leather and chromes, the price of the Mark V was only half of that of its rivals at Bentley and Rolls-Royce. The car presented here was delivered new in 1950 to Jaguar Toronto, which rightly fitted the car with a 3.4-litre double-shaft XK engine at the request of the first owner. Purchased in 2006, still in Toronto where its mechanical sections were overhauled, the car was taken to France and registered there, being entrusted to a specialist in the make who completely overhauled it (running gear, brakes, tyres, shock absorbers, axle etc) and repaired in its current two-colour design. To make the car more reliable, a number of discreet improvements have been made (alternator, electric engine fan, brake servo unit, electrical power steering, concealed car radio), allowing it to travel many miles without any problems (Imperial Rally in South Africa in 2008, a 3,000-km tour of France in 2009), either hooded, in the "Mylord" version, or completely open.*

*The car is sold with a made-to-measure seat cover, maintenance manuals in French and English, and with advertisements from the time in both languages.*






**159**

## 1993 Bentley Continental R

**Titre de circulation hollandais**
***Dutch title***

Châssis n° X52056

**€ 50 000 / 58 000**

Sur la base de l'excellent moteur V8 en alliage léger conçu au début des années 1960, Rolls-Royce/Bentley a pu diversifier son offre à partir des années 1980 et rétablir peu à peu ses finances grâce à la relance de la marque Bentley dont les voitures étaient traditionnellement dotées d'un comportement plus sportif. C'est ainsi qu'en 1982 à Genève, le groupe a dévoilé la Bentley Mulsanne Turbo équipée d'une version à turbocompresseur du V8 de 6,7 litres donnant 330 ch (puissance estimée). Ce groupe a été équipé en 1989, sur les Turbo R et RL (longue) qui lui ont succédé, d'un échangeur air/air et d'une injection KE Motronic et le châssis pourvu d'une boîte automatique à quatre rapports et d'un correcteur d'assiette, améliorations reprises sur le luxueux coupé Continental R lancé à Genève en 1991, qui ressuscitait la prestigieuse appellation du célèbre et rarissime coupé Continental R proposé en 1952. Il s'agit là du modèle le plus performant de la gamme Rolls-Royce/Bentley, capable d'accélérer de 0 à 100 km/h en 6,6 secondes et d'atteindre près de 240 km/h, le tout dans un niveau de confort et de luxe qui n'appartient qu'à la marque.

De couleur noire avec intérieur noir à passepoil bordeaux, cette Continental R a été vendue neuve en Allemagne en 1993. Immatriculée actuellement aux Pays-Bas depuis 2002, elle a parcouru 92 000 km. Elle sera délivrée avec sa pochette Bentley d'origine avec manuels et carnet d'entretien à jour. Une très belle opportunité pour le dernier coupé fabriqué entièrement à la main par Bentley.

*Based on the excellent V8 light alloy engine designed at the start of the 1960s, Rolls-Royce/Bentley diversified its products in the 1980s and gradually put its finances back on a sure footing with the re-launch of the Bentley mark whose cars were traditionally endowed with more sporting behaviour.*

*In 1982 in Geneva, the group unveiled the Bentley Mulsanne Turbo with a turbo version of the 6.7 litre V8 engine with output at an estimated 330 bhp. In 1989, the Turbo R and the RL (which succeeded it] were equipped with an intercooler and KE Motronic fuel injection [a Bosch ignition system] and the chassis was given an automatic four-speed gearbox and ride levelling. These improvements were carried over to the luxury Continental R Coupe launched in Geneva in 1991, which revived the prestigious name of the celebrated and extremely rare Continental R Coupe offered in 1952. This model had the strongest performance in the Rolls-Royce/Bentley range and was capable of accelerating from 0 to 100 km/h in 6.6 seconds and reaching speeds of almost 240 km/h, all with a level of comfort and luxury that can only belong to the mark.*

*Black paintwork with a black interior with burgundy piping, this Continental R was sold new in Germany in 1993. Currently registered in The Netherlands since 2002, it has covered 92,000 kilometres. It will be delivered with its original Bentley folder with manuals and servicing booklet up to date. This is a wonderful opportunity to get the last coupe to be entirely hand-built by Bentley.*

✓ Dernière grande Bentley
✓ Noir c'est noir

✓ *Last hand-make Bentley*
✓ *Black is black*



## 1968 Bateau VEGA, modèle Tornado GT Super

**Titre de circulation hollandais**
***Dutch title***

Châssis n° 1107

**€ 11 000 / 16 000**

Bateau Vega, modèle Tornado GT Super, fabriqué en fibre de verre, ponté en acajou. Le bateau a été complètement restauré (dossier de restauration sur CD Rom disponible) et il est équipé d'un moteur Volvo Marine In-board en parfait état d'environ 100 CV. Immatriculé en Hollande, il est livré avec sa remorque.

*1968 VEGA boat, model Tornado GT Super, constructed in fibre glass with mahogany deck. The boat has been fully restored (restoration file available on CD-ROM) and is equipped with an approximately 100 hp Volvo Marine in-board motor in perfect condition. Registered in Holland, it is delivered with its trailer.*



- ✓ Un mini Riva avec ses boiseries entièrement refaites
- ✓ Coque en polyester donc moins d'entretien
- ✓ Livré avec sa remorque

- ✓ *A mini Riva with woodwok freshly redone*
- ✓ *Fiberglass body*
- ✓ *Comes with trailer*





161

## 1967 Hawk 289 - Réplique d'AC Cobra 289

**Titre de circulation anglais**
***English title***
Châssis n° STSLHAWK96070
**€ 38 000 / 45 000**

✓ Rare réplique de Cobra 289
✓ Très proche de l'original et très abordable
✓ Equipement complet

*✓ Rare 289 Cobra replica*
*✓ Very close to the real, and affordable*
*✓ Full equipment*

La société Hawk Cars ltd, basée dans le Sussex, commercialise des répliques de la légendaire AC Cobra sous la forme la plus séduisante, la 289. En effet, les répliques des autres fabricants sont toujours basées sur le modèle 427, beaucoup moins pur de ligne. La qualité de la réalisation a fait que ce constructeur a été admis à l'«ASCM association of specialist car manufacturer »
Le moteur Range Rover de 4,6 l, allégé et équilibré par JE Engineers, développe 226 cv à 6000 tr/mn d'après la feuille de banc de l'usine et est adjoint à une boîte manuelle à 5 rapports de Rover Vitesse et à un pont de MGB, avec différentiel autobloquant "Quaife". Le châssis et ses composants de suspensions proviennent de chez Jaguar. Elle totalise seulement 23400 miles depuis sa construction.
Cette AC est très proche de la réalité et le souci du détail a été apporté à la carrosserie (laquée en Opalescent Silver de Jaguar type E), à la sellerie(en cuir noir), au tableau de bord et à ses instruments (Smiths), même jusqu'au logement de la roue de secours, identique à l'original. En effet la fiche de montage de l'usine spécifie que toute la sellerie est soigneusement montée par les employés d'AC cars. Elle est équipée de pneus Pirelli 4000 neufs qui chaussent des roues Rudge chromées à 72 rayons. Elle est équipée de sa capote, de déflecteurs latéraux en verre amovibles, de pare soleil en plexiglas vert du plus bel effet et d'un protecteur de calandre amovible en tube chromé. Cette AC est prête à vous emmener sur les routes à toutes allures ou bien tranquillement sur un filet de gaz, au son du doux feulement de son V8 gorgé de chevaux.

*The company Hawk Cars Ltd. based in Sussex, markets replicas of the legendary AC Cobra in its most attractive form, the 289. Replicas of other manufacturers are, however, always based on the 427 model, which is of much less pure stock. The quality of the manufacture has secured this maker a place in the exalted ranks of the ASCM, "Association of Specialist Car Manufacturers".*
*The 4.6-litre Range Rover engine, lightened and balanced by JE Engineers, develops 226 hp at 6,000 rpm according to the factory test sheet, and is linked to a five-speed Rover Vitesse gearbox and a MGB bridge, with "Quaife" self-locking differential. The chassis and its suspension components are from Jaguar. Since being made, the car has clocked up only 23,400 miles.*
*This AC is very close to the real thing, and particular attention has been paid to the bodywork (lacquered in E-type Jaguar opalescent silver), the seating (black leather), the dashboard and its instruments (Smiths), and even to the spare wheel, which is identical to the original. In fact, the factory installation sheet specifies that all the seating was carefully installed by employees of AC Cars. It is equipped with new Pirelli 4000 tyres that cover Rudge 72-spoke chromed wheels. Of course the car comes with its hood, fixed glass lateral deflectors, a green Perspex sun visor with a dramatic effect, and a chromed tubular fixed grille protector. This AC is ready to take you on the road at full speed or quietly with just a soupcon of gas, to the sound of its power-packed V8 engine gently, contentedly growling.*







**162**

## 1968 Alpine A110 1300 modifié moteur central 2L Sodemo

**Carte grise française**
***French title***

Châssis n° 10810

**€ 50 000 / 70 000**

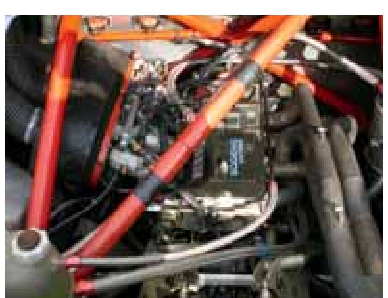
La voiture présentée est une berlinette A110 1300, préparée pour la course de côte et le rallye en 2002 dans le souci du moindre détail. La Société SODEMO a fourni récemment un devis de valorisation du moteur seul si l'on devait le refaire à l'identique. La préparation de cet étonnant prototype a été faite sans compter, les photos suffisent à connaître le degré de sophistication mécanique apporté à cet engin ultra performant. La liste des modifications serait trop longue à décrire, mais nous pouvons noter que la boîte de vitesses est une Hewland F3A séquentielle à 5 rapports avec palettes au volant, accolé à un embrayage bi-disque Valeo, et à un différentiel autobloquant. Les suspensions sont de type PEMSKY à combinés ressorts amortisseurs et à basculeurs réglables. Les freins à disques ventilés et perforés sont réglables également par un répartiteur dans l'habitacle. Les roues GOTTI de 13' sont chaussées de pneus AVON compétition Formula 3W 250/570 x R13 & 180/530 x R13.

*The car presented is an A110 1300 Berlinetta built for hill-climbing and rallying in 2002 with great attention to detail. Sodemo has recently issued an estimated cost of almost  90,000 for building the engine alone, if construction identical to the original is required. The preparation of this magnificent prototype spared no expense; the photographs alone are enough to reveal the level of mechanical sophistication built into this super-high-performance engine. The list of modifications would be too long to include, but it can be noted that the gearbox is a sequential Hewland F3A five-speed with levers on the steering wheel, coupled to a double-disc Valeo clutch system and a self-locking differential. The suspension is Pemsky, with combined shock absorber springs and adjustable tippers. The ventilated and perforated disc brakes can also be adjusted via a distributor in the driver's compartment. The 13'inch Gotti wheels are equipped with Avon competition Formula 3W 250/570 x R13 & 180/530 x R13 tyres.*

✓ Unique prototype ultra performant
✓ Préparation de très haut niveau
✓ Très abordable

✓ *Unique and super fast prototype*
✓ *Highest quality preparation*
✓ *Very affordable*







C'est incontestablement le plus bel et le plus abouti exemplaire d'Alpine modifié qu'il nous a été permis d'admirer. Elle dispose de son passeport technique FFSA en Gr FC (circuit & course de côte) #.0606.

Elle participa à une course de côte, où elle remporta sa classe et termina 4e au général du seul rallye moderne auquel elle participa. C'est une opportunité unique de pouvoir acquérir cette voiture extrêmement rapide développée de la sorte pour une fraction du prix de revient. Un vrai jouet pour se procurer des sensations hors du commun tout en alliant les charmes d'une voiture mythique à la ligne unique et racée et qui permet de se frotter dans diverses catégories aux voitures modernes de compétition.

*This is undoubtedly the most splendid and sophisticated modified Alpine that we have had the pleasure to see. It has its FFSA technical schedule in Gr FC (circuit & hill climbing), no. 0606.*

*It competed in a hill race, winning in its class and ending fourth overall in the only modern rally in which it has completed. Here is a unique opportunity to acquire this very fast, specially developed car for a fraction of the cost price. This vehicle will give you a journey that offers unparalleled delights, combining the charms of a legendary single-line vehicle that can still rub shoulders with numerous categories of modern racing vehicles.*





163

# 1957 Mercedes-Benz 220 S Coupé

**Titre de circulation belge**
***Belgian title***

Châssis n° 180 0037Z85 16330

**€ 30 000 / 35 000**

L'introduction du type W180 ou 220 S en 1956 marquait chez Daimler-Benz l'adoption de la construction unitaire pour la gamme moyenne après l'introduction, dès 1951, du moteur six cylindres à arbre à cames en tête sur la 220 à châssis séparé. La famille 220 était ainsi parvenue à maturité, l'adoption de l'injection en 1958 sur la 220 SE étant un perfectionnement supplémentaire.

Cette 220 S Coupé livrée neuve à Zurich se présente en état d'origine, peinte en bleu nuit avec intérieur en cuir beige en bel état de conservation. Elle est équipée de sa radio d'origine ainsi que d'habillages en bois verni spéciaux installés à l'époque par le constructeur probablement sur commande particulière. On ne soulignera jamais assez la qualité, sinon la somptuosité des finitions Mercedes à l'époque de la remontée en puissance de la marque sur les marchés d'exportation. Après avoir été conservée dans une collection française, elle a rejoint le garage d'un passionné belge de la marque. Cet élégant coupé, très sain, fonctionne bien. C'est une intéressante opportunité d'acquérir un modèle prestigieux, classique et rare dont la cote est proche de celle des décapotables, accompagné de son titre de circulation communautaire.

*The introduction of the W180 or 220 S in 1956 was for Daimler-Benz the adoption of unitary construction for the middle-of-the-road range following the introduction in 1951 of the overhead camshaft six-cylinder engine on the 220 with separate chassis. The 220 group thus reached maturity, the adoption of fuel injection on the 220 SE in 1958 coming as the icing on the cake.*

*This 220 S Coupé, issued new in Zurich, comes in original condition, painted midnight blue with a beige leather interior excellently preserved. It comes with its original radio plus special varnished wooden coverings installed at the time by the maker, probably following a specific request. Not enough can ever be said about the quality, indeed the magnificence of Mercedes finishings at the time when the make was surging back to power on the export market. After being preserved in a French collection, the car went to a Belgian Mercedes enthusiast. This elegant coupé, in excellent condition, runs well. Here is an interesting opportunity to acquire a prestigious, rare, classic model with ratings similar to the convertibles. European Community title.*

✓ Une Mercedes classique et rare en coupé
✓ Elégance et raffinement avec ses boiseries claires

*✓ Rare classic Mercedes coupe*
*✓ Elegant and refined fine woodwork*







## 1966 Austin-Healey 3000 Mk III

**Titre de circulation belge**
***Belgian title***
Châssis n° HBJ8L 36512
**€ 38 000 / 45 000**

Si la nouvelle Healey présentée au Salon de Londres 1952 fit sensation auprès du public, elle intéressa au plus haut point le grand patron de la nouvelle British Motors Corporation : par sa conception mécanique à base de pièces Austin et par son style moderne, élégant et viril qui répondait à son désir de produire un modèle sport à un prix minimal en vue du marché américain. La première Austin-Healey à moteur quatre cylindres fit place en 1956 à la première version à six cylindres qui elle-même donna le jour en 1959 à la 3000 à moteur trois litres dont le succès prolongé justifia une évolution sous trois formes dites Mark I (1959), Mark II (1962) et Mark III 964-1967). Cette dernière fut la plus puissante (150 ch) et la plus luxueusement équipée.

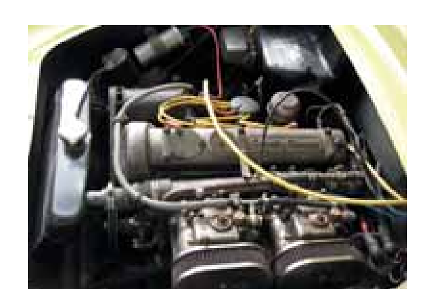
La Mark III de couleur jaune présentée à la vente, est un modèle Convertible de 1966 livré en septembre 1965 en Californie. Elle est dotée de roues larges à moyeus Rudge, d'une préparation avec suspensions renforcées, d'un ventilateur additionnel et d'un hard-top. Le moteur a été révisé en 2009. Appartenant à l'actuel propriétaire depuis 15 ans, elle donnera beaucoup de plaisir à son futur acquéreur. Titre de circulation communautaire.

*While the new Healey shown at the 1952 London Car Show was as sensation with the public, it was also of great interest to the boss of the new British Motors Corporation: due to its mechanical design based on Austin pieces and its new modern, elegant and masculine design which answered his desire to produce a sports model at a low cost with a view to the American market. The first Austin-Healey with a four-cylinder engine gave way in 1956 to the first six-cylinder version which in turn gave rise in 1956 to the 3000 with a three litre engine, the prolonged success of which led to the creation of three variations called Mark I (1959), Mark II (1962) and Mark III (1964-1967). The latter was the most powerful (150 horsepower) and the most luxuriously fitted out.*

*The yellow Mark II presented here is a 1966 Convertible model which was delivered in September 1965 in California. It has large wheels with Rudge hubs, reinforced suspension, an additional fan and a hardtop. The engine was serviced in 2009. It has belonged to its current owner for 15 years, and will give its future owner a lot of pleasure. European registration document.*

✓ Très bonne préparation
✓ Prête à courir
✓ Très puissante

*✓ Great race prep*
*✓ Ready to race*
*✓ Powerfull*








165

# 1925 Citroën C3 Cabriolet

**Carte grise française**
***French title***

Châssis n° 75635

**€ 5 000 / 8 000**

**SANS RÉSERVE**
***NO RESERVE***

Partisan du type unique en 1919, André Citroën décide très vite de proposer un modèle plus petit construit selon les mêmes lignes. Celle qui deviendra la célèbre 5 HP est lancée au Salon de Paris 1921 sous la forme d'une petite torpédo dite Type C qui évoluera en C2 pour 1923 (avec un châssis renforcé) et en C3 (empattement allongé) pour 1925. Celle-ci est proposée en torpédo et en cabriolet deux places ainsi qu'en torpédo trois places en trêfle. Le cabriolet a un habitacle légèrement reculé (auvent plus long), un pare-brise à deux glaces dont une fixe en partie basse et des glaces latérales montantes. Le succès de la C3 (30 000 unités produites en 1925) n'empêchera pas André Citroën de la supprimer en mai 1926. Sa facilité de conduite, sa robustesse et sa longévité deviendront légendaires et certaines rouleront encore au quotidien plus de vingt-cinq ans après leur sortie d'usine.

Ce cabriolet C3 peint en blanc avec ailes, bas de carrosserie noirs et capote noirs, achetée en 1991 par le propriétaire actuel a été très peu utilisé depuis cette date. La planche de bord comporte un compteur de vitesse Jaeger. Saine, cette très sympathique 5 HP sera aisément prête à reprendre la route. Carte grise française.

*As a fan of the only model in 1919, André Citroën decided very quickly to offer a smaller model constructed along the same lines. What was to become the famous 5 HP was launched at the 1921 Paris Car Show in the form of a small open tourer called Type C, which was to become a C2 in 1923 (with a strengthened chassis) and a C3 (lengthened wheelbase) in1925. The latter was available as an open tourer and a two-seater cabriolet as well as an open tourer three-seater. The cabriolet has a passenger compartment which is slightly set back (longer roof), a cab area with two windows, one of which is fixed at its lower part, and side jamb windows. The success of the C3 (30,000 units produced in 1925) did not prevent André Citroën from discontinuing it in 1926. Its ease of handling, and its sturdiness and longevity became legendary and some were still being driven on a daily basis more than twenty-five years after leaving the factory.*

*This C3 cabriolet, which is painted white, with its wings, lower bodywork and roof in black, was bought in 1991 by its current owner and has been used very little since that date. The dashboard has a Jaeger speedometer. In sound condition, this very nice 5 HP will easily be ready to get back on the road. French carte grise (car registration document).*

✓ Ancienne sympathique
✓ Prix raisonnable
✓ Modèle populaire et robuste

*✓ Pretty pre-war classic*
*✓ Very affordable*
*✓ Unusual 3 seater*







166

Première main / *One owner from new*

# 1983 Matra Murena 1,6L

**Carte grise française**
***French title***

Châssis
n° VF853C392CX657829

**€ 5 000 / 6 000**

**SANS RÉSERVE**
***NO RESERVE***

Succédant à la Matra 530, « la voiture des copains », à moteur Ford V4 puis Simca 1100 et à la Matra-Simca Bagheera à moteur Simca et trois places de front, toutes deux nées du crayon de Philippe Guédon, le coupé Murena est apparu en 1980. Si les précédentes Matra sport (à carrosserie en plastique et moteur central arrière) avaient, pour des raisons économiques, péché par une regrettable sous-motorisation face au potentiel du châssis, la Murena tenta d'y remédier en proposant au choix les moteurs à arbre à cames en tête Simca-Chrysler de 1,6 et 2,2 litres donnant 92 ou 118 ch en série. Cet accroissement de puissance donna lieu à un coupé agile et vif, bien équilibré, au profil cunéiforme net et efficace du point de vue aérodynamique et toujours caractérisé par ses trois places de front. Avec une boîte à 5 rapports, les vitesses maximales s'établissaient respectivement à 182 et 198 km/h, la Murena 2,2 litres offrant bien entendu des accélérations plus brillantes. Par son originalité et ses qualités dynamiques, la Murena ne peut que voir sa cote augmenter en collection, notamment pour les voitures authentiques à l'historique limpide. La voiture présentée, achetée neuve et conservée dans la même famille, est peinte en vert avec intérieur en velours beige. En bon état général, elle est équipée de roues en alliage léger de 2,2 litres. Carte grise française normale.

*Following on from the Matra 530, "the car of friends", with a Ford V4 engine and then a Simca 1100, and from the Matra-Simca Bagheera with a Simca engine and three front seats, both the brainchild of Philippe Guédon, the Murena coupé first appeared in 1980. although the previous Matra Sports (with their plastic bodywork and rear central engine) suffered from a regrettable shortfall of engine power given the potential of the chassis, largely for economic reasons, the Murena was an effort to remedy that problem, offering a choice of Simca-Chrysler overhead camshaft engines with 1.6 and 2.2 litres, giving 92 or 118 hp in series. This increased power produced a lively and versatile coupé, well balanced, with a distinct wedge shape, aerodynamically efficient and still distinguished by its three front seats. With its five-gear box and maximum speeds of 182 and 198 km/h (114 and 124 mph) respectively, the 2.2-litre Murena naturally offered much more dramatic acceleration. Its originality and dynamism meant that its price was bound to increase as it became a collector's item, especially for authentic cars with a clearly documented history. The car presented, purchased new and kept in the same family, is painted green with a beige velvet interior. In good general condition, it is equipped with light-alloy 2.2-litre wheels and carries a standard French carte grise.*

- ✓ Une 3 places de front dans un coupé
- ✓ Une marque qui a gagné les 24 Heures du Mans
- ✓ Première main

- ✓ *Rare 3 seater on the bench*
- ✓ *Very affordable for a Le Mans winning marque*
- ✓ *One owner*





**167**

## 1974 Fiat 130 Coupé Pininfarina

**Carte grise française**
***French title***

Châssis n° 3500

**€ 5 500 / 10 000**

**SANS RÉSERVE**
***NO RESERVE***

Le dessin de Pininfarina de la Fiat 130 devenu classique, ne l'était pas en 1971, il venait tout droit du même coup de crayon que celui qui donna naissance à la Ferrari 365 GT/4 2+2, sortie elle aussi en 1971, qui deviendra 400 puis 412. Fiat réalisa un V6 de 3.2l de cylindrée à bloc fonte et culasses en alliage léger à simple arbre à cames en tête de 165ch à 5500 tr/mn, coiffé d'un carburateur Weber et accouplé à une boîte automatique à 3 rapports et en option à une boîte manuelle ZF à cinq rapports. C'était à l'époque le haut de gamme de Fiat qui démontra alors que cette firme était aussi capable de réaliser des automobiles de luxe et de qualité.

La voiture de la vente vient faire l'objet d'une révision des freins, la courroie de distribution a été changée ainsi que la ligne d'échappement. Ce coupé Fiat fait partie des voitures sous estimées dans le marché actuel, (ainsi que celles de la série des Ferrari 365 GT 2+2 et 400/412). Ce sont des voitures à acheter maintenant car elles valent en bon état le prix d'une belle Fiat 500 !

*The Pininfarina design of the Fiat 130, now a classic, was not so in 1971, coming straight from the drawing board that also produced the Ferrari 365 GT/4 2+2, another 1971 issue, which became the 400 and then the 412. Fiat produced a 3.2 litre V6 with cast-iron block cylinders and cast iron cylinder hears with simple overhead camshaft, producing 165 hp at 5,500 rpm, crowned with Weber carburettor and coupled to an automatic 3-speed box and optionally a ZF 5-speed manual box. This was at the time of the top-of-the-range Fiat, which demonstrated that the firm was equally capable of manufacturing high-quality luxury cars.*

*The car for sale has just had its brakes overhauled and its timing belt and exhaust channel changed. This Fiat coupé is one of the cars underestimated in today's market (as are those in the Ferrari 365 GT 2+2 and 400/412 series). These are cars to buy now, as in good condition they are worth every bit as much as a great Fiat 500!*

✓ Model rare avec boîte manuelle
✓ Voiture de qualité méconnue et sous estimée
✓ Très élégant dessin

✓ *Rare car with manual gearbox*
✓ *Under estimated quality car*
✓ *Very élégant design*









# INDEX



# ALAIN FIGARET

SUR MESURE

| | |
|---|---|
| Paris 8ème • 18/20 place de la Madeleine | • +33 (0)1 40 06 94 90 |
| Paris 2ème • 21, rue de la Paix | • +33 (0)1 42 65 04 99 |
| Paris 7ème • 16, rue de Sèvres | • +33 (0)1 42 22 03 40 |
| Paris 8ème • 14 bis, rue Marbeuf | • +33 (0)1 47 23 35 49 |
| Paris 8ème • 30, avenue Franklin Roosevelt | • +33 (0)1 42 89 08 31 |
| Paris 16ème • 99, rue de Longchamp | • +33 (0)1 47 27 66 81 |
| CNIT, 2 place de La Défense | • +33 (0)1 40 90 95 13 |

# La banque privée passionnée de sport motorisé historique







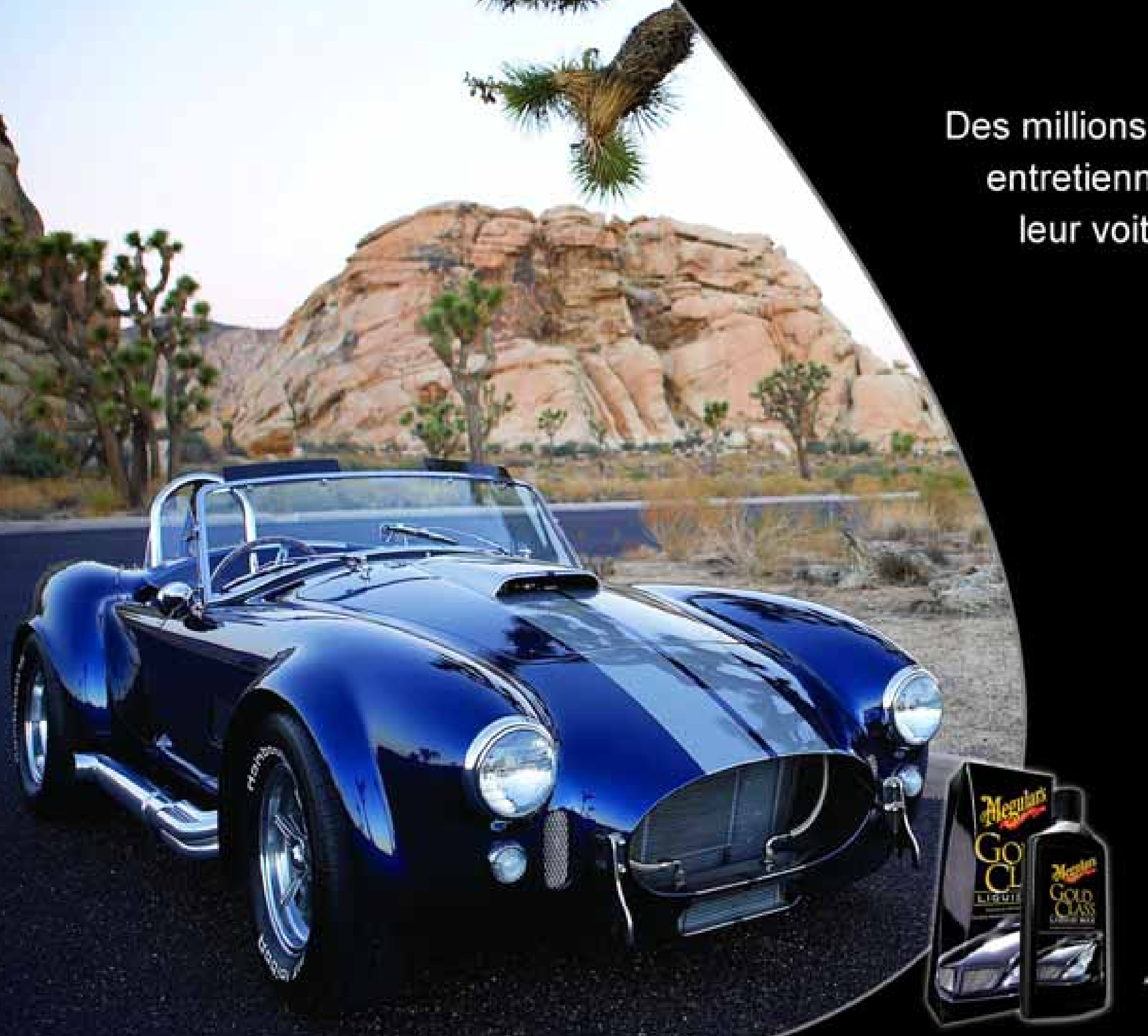



Le Mans Classic 2010

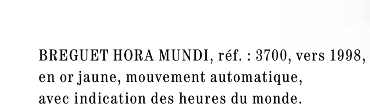
Les praticiens de l'art du private banking




Les établissements de private banking du groupe EFG International opèrent dans plus de 50 villes dans 30 pays, entre autres à: Paris, Londres, Luxembourg, Zurich, Genève, Monaco, Stockholm, New York, Miami, Toronto, aux Bahamas, à Dubaï, Hongkong et Singapour. www.efginternational.com





BREGUET HORA MUNDI, réf. : 3700, vers 1998,
en or jaune, mouvement automatique,
avec indication des heures du monde.

STERLE,
Bague dôme en or jaune, rubis et diamants,
ayant appartenu à Edwige Feuillère.

VENTE EN PRÉPARATION

# IMPORTANTS BIJOUX ET HORLOGERIE DE COLLECTION

**MARDI 7 ET MERCREDI 8 DÉCEMBRE 2010**

**HÔTEL MARCEL DASSAULT**
**7, ROND-POINT DES CHAMPS-ÉLYSÉES • PARIS VIIIe**




**Si vous souhaitez inclure des pièces dans cette vente, contactez :**
Julie Valade,
+33 (0)1 42 99 16 41,
jvalade@artcurial.com




VENTES EN PRÉPARATION

## GRANDS VINS ET SPIRITUEUX

**MERCREDI 1er DÉCEMBRE**
**JEUDI 16 DÉCEMBRE**

**HÔTEL MARCEL DASSAULT**
**7, ROND-POINT DES CHAMPS-ÉLYSÉES • PARIS VIIIe**

**Si vous souhaitez inclure des bouteilles dans ces ventes, contactez nos experts :**
Laurie Matheson, Luc Dabadie
+33 (0)1 42 99 16 33 / 34
vins@artcurial.com

ARTCURIAL
BRIEST - POULAIN - F. TAJAN



## HERMÈS VINTAGE

**MARDI 9 ET MERCREDI 10 NOVEMBRE À 14H30**
**HÔTEL MARCEL DASSAULT**
**7, ROND-POINT DES CHAMPS-ÉLYSÉES • PARIS VIIIe**

**Renseignements :**
Cyril Pigot,
+33 (0)1 42 99 16 56,
cpigot@artcurial.com






# CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACHAT

**Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** est une société de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques régie par la loi du 10 juillet 2000. En cette qualité **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l'acquéreur.
Les rapports entre **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** et l'acquéreur sont soumis aux présentes conditions générales d'achat qui pourront être amendées par des avis écrits ou oraux qui seront mentionnés au procès verbal de vente.

**1 - Le bien mis en vente**

a) Les acquéreurs potentiels sont invités à examiner les biens pouvant les intéresser avant la vente aux enchères, et notamment pendant les expositions. **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** se tient à la disposition des acquéreurs potentiels pour leur fournir des rapports sur l'état des lots.

b) Les descriptions des lots résultant du catalogue, des rapports, des étiquettes et des indications ou annonces verbales ne sont que l'expression par **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** de sa perception du lot, mais ne sauraient constituer la preuve d'un fait.

c) Les indications données par **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** sur l'existence d'une restauration, d'un accident ou d'un incident affectant le lot, sont exprimées pour faciliter son inspection par l'acquéreur potentiel et restent soumises à son appréciation personnelle ou à celle de son expert.
L'absence d'indication d'une restauration d'un accident ou d'un incident dans le catalogue, les rapports, les étiquettes ou verbalement, n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut présent, passé ou réparé.
Inversement la mention de quelque défaut n'implique pas l'absence de tous autres défauts.

d) Les estimations sont fournies à titre purement indicatif et elles ne peuvent être considérées comme impliquant la certitude que le bien sera vendu au prix estimé ou même à l'intérieur de la fourchette d'estimations. Les estimations ne sauraient constituer une quelconque garantie. Les estimations peuvent être fournies en plusieurs monnaies ; les conversions peuvent à cette occasion être arrondies différemment des arrondissements légaux.

**2 - La vente**

a) en vue d'une bonne organisation des ventes, les acquéreurs potentiels sont invités à se faire connaître auprès d'**Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan,** avant la vente, afin de permettre l'enregistrement de leurs données personnelles.
**Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** se réserve de demander à tout acquéreur potentiel de justifier de son identité ainsi que de ses références bancaires.
**Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** se réserve d'interdire l'accès à la salle de vente de tout acquéreur potentiel pour justes motifs.

b) Toute personne qui se porte enchérisseur s'engage à régler personnellement et immédiatement le prix d'adjudication augmenté des frais à la charge de l'acquéreur et de tous impôts ou taxes qui pourraient être exigibles.
Tout enchérisseur est censé agir pour son propre compte sauf dénonciation préalable de sa qualité de mandataire pour le compte d'un tiers, acceptée par **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan.**

c) Le mode normal pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente.
Toutefois **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** pourra accepter gracieusement de recevoir des enchères par téléphone d'un acquéreur potentiel qui se sera manifesté avant la vente.
**Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** ne pourra engager sa responsabilité notamment si la liaison téléphonique n'est pas établie, est établie tardivement, ou en cas d'erreur ou d'omissions relatives à la réception des enchères par téléphone.
A toutes fins utiles, **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** se réserve d'enregistrer les communications téléphoniques durant la vente. Les enregistrements seront conservés jusqu'au règlement du prix, sauf contestation.

d) **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** pourra accepter gracieusement d'exécuter des ordres d'enchérir qui lui auront été transmis avant la vente et que **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** aura acceptés.
Si **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** reçoit plusieurs ordres pour des montants d'enchères identiques, c'est l'ordre le plus ancien qui sera préféré.
**Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** ne pourra engager sa responsabilité notamment en cas d'erreur ou d'omission d'exécution de l'ordre écrit.

e) Dans l'hypothèse où un prix de réserve aurait été stipulé par le vendeur, **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** se réserve de porter des enchères pour le compte du vendeur jusqu'à ce que le prix de réserve soit atteint.
En revanche le vendeur ne sera pas admis à porter lui-même des enchères directement ou par mandataire.
Le prix de réserve ne pourra pas dépasser l'estimation basse figurant dans le catalogue.

f) **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** dirigera la vente de façon discrétionnaire tout en respectant les usages établis.
**Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** se réserve de refuser toute enchère, d'organiser les enchères de la façon la plus appropriée, de déplacer certains lots lors de la vente, de retirer tout lot de la vente, de réunir ou de séparer des lots.
En cas de contestation **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.

g) Sous réserve de la décision de la personne dirigeant la vente pour **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan,** l'adjudicataire sera la personne qui aura porté l'enchère la plus élevée pourvu qu'elle soit égale ou supérieure au prix de réserve, éventuellement stipulé.
Le coup de marteau matérialisera la fin des enchères et le prononcé du mot «adjugé» ou tout autre équivalent entraînera la formation du contrat de vente entre le vendeur et le dernier enchérisseur retenu.
L'adjudicataire ne pourra obtenir la livraison du lot qu'après règlement de l'intégralité du prix.
En cas de remise d'un chèque ordinaire, seul l'encaissement du chèque vaudra règlement.

**3 - L'exécution de la vente**

a) En sus du prix de l'adjudication, l'adjudicataire (acheteur) devra acquitter par lot et par tranche dégressive les commissions et taxes suivantes :

**Automobile**

Les commissions que l'acheteur devra acquitter en sus des enchères par lot et par tranche dégressive seront les suivantes :
- **De 1 à 150 000 euros** : 15 % + TVA au taux en vigueur
- **Au-delà de 150 000 euros** : 10 % + TVA au taux en vigueur

**Automobilia**

23 % + TVA au taux en vigueur

a) - Seule l'authenticité des véhicules est garantie, en tenant compte des réserves éventuelles apportées dans la description.

b) - Les véhicules sont vendus en l'état. Les renseignements portés au catalogue sont donnés à titre indicatif. En effet, l'état d'une voiture peut varier entre le moment de sa description au catalogue et celui de sa présentation à la vente. L'exposition préalable à la vente se déroulant sur plusieurs jours et permettant de se rendre compte de l'état des véhicules, il ne sera admis aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée.

c) - Pour des raisons administratives, les désignations des véhicules reprennent, sauf exception, les indications portées sur les titres de circulation.

d) - Compte tenu de l'éventuelle évolution de l'état des automobiles, comme il est dit en b), il est précisé que les fourchettes de prix ne sont données qu'à titre strictement indicatif et provisoire. En revanche, les estimations seront affichées au début de l'exposition et, s'il y a lieu, corrigées publiquement au moment de la vente et consignées au procès-verbal de celle-ci.

e) - Les acquéreurs sont réputés avoir pris connaissance des documents afférents à chaque véhicule, notamment les contrôles techniques qui sont à leur disposition auprès de la société de ventes. Cependant, des véhicules peuvent être vendus sans avoir subi l'examen du contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. Le public devra s'en informer au moment de l'exposition et de la vente.

f) - Les véhicules précédés d'un astérisque (*) nous ont été confiés par des propriétaires extra-communautaires. Les acheteurs devront acquitter une TVA de 5,5 % en sus des enchères, qui pourra être remboursée aux acheteurs extra-communautaires sur présentation des documents d'exportation dans un délai d'un mois après la vente, à défaut de quoi cette TVA ne pourra être remboursée.

g) - Le changement d'immatriculation des véhicules est à la charge et sous la seule responsabilité de l'acheteur, notamment dans le respect des délais légaux.

**8 - Indépendance des dispositions**

Les dispositions des présentes conditions générales d'achat sont indépendantes les unes des autres. La nullité de quelque disposition ne saurait entraîner l'inapplicabilité des autres.

**9 - Compétences législative et juridictionnelle.**

La loi française seule régit les présentes conditions générales d'achat.
Toute contestation relative à leur existence, leur validité, leur opposabilité à tout enchérisseur et acquéreur, et à leur exécution sera tranchée par le tribunal compétent du ressort de Paris (France).

1) Lots en provenance hors CEE : **(indiqués par un ❍)**
Aux commissions et taxes indiquées ci-dessus, il convient d'ajouter la TVA à l'import, (5,5 % du prix d'adjudication).

2) Les taxes (TVA sur commissions et TVA à l'import) peuvent être rétrocédées à l'adjudicataire sur présentation des justificatifs d'exportation hors CEE.
Un adjudicataire CEE justifiant d'un n° de TVA Intracommunautaire sera dispensé d'acquitter la TVA sur les commissions.
Le paiement du lot aura lieu au comptant, pour l'intégralité du prix, des frais et taxes, même en cas de nécessité d'obtention d'une licence d'exportation.
L'adjudicataire pourra s'acquitter par les moyens suivants :
- en espèces : jusqu'à 3 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants français, **jusqu'à 7 600 euros frais et taxes compris** pour les ressortissants étrangers sur présentation de leurs papiers d'identité.
- par chèque ou virement bancaire.
- par carte de crédit : VISA, MASTERCARD ou AMEX (en cas de règlement par carte American Express, une commission supplémentaire de 2,40 % correspondant aux frais d'encaissement sera perçue).

b) **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** sera autorisé à reproduire sur le procès verbal de vente et sur le bordereau d'adjudication les renseignements qu'aura fournis l'adjudicataire avant la vente. Toute fausse indication engagera la responsabilité de l'adjudicataire.
Dans l'hypothèse où l'adjudicataire ne se sera pas fait enregistrer avant la vente, il devra communiquer les renseignements nécessaires dès l'adjudication du lot prononcée.
Toute personne s'étant fait enregistrer auprès d'**Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** dispose d'un droit d'accès et de rectification aux données nominatives fournies à **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** dans les conditions de la Loi du 6 juillet 1978.

c) Il appartiendra à l'adjudicataire de faire assurer le lot dès l'adjudication. Il ne pourra recourir contre **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan,** dans l'hypothèse où par suite du vol, de la perte ou de la dégradation de son lot, après l'adjudication, l'indemnisation qu'il recevra de l'assureur de **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** serait avérée insuffisante.

d) Le lot ne sera délivré à l'acquéreur qu'après paiement intégral du prix, des frais et des taxes.
Dans l'intervalle **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** pourra facturer à l'acquéreur des frais de dépôt du lot, et éventuellement des frais de manutention et de transport.
A défaut de paiement par l'adjudicataire, après mise en demeure restée infructueuse, le bien est remis en vente à la demande du vendeur sur folle enchère de l'adjudicataire défaillant ; si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai d'un mois à compter de l'adjudication, la vente est résolue de plein droit, sans préjudice de dommages intérêts dûs par l'adjudicataire défaillant.
En outre, **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** se réserve de réclamer à l'adjudicataire défaillant, à son choix :
- des intérêts au taux légal majoré de cinq points,
- le remboursement des coûts supplémentaires engendrés par sa défaillance,
- le paiement de la différence entre le prix d'adjudication initial et le prix d'adjudication sur folle enchère s'il est inférieur, ainsi que les coûts générés par les nouvelles enchères.

**Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** se réserve également de procéder à toute compensation avec des sommes dues à l'adjudicataire défaillant.
**Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** se réserve d'exclure de ses ventes futures, tout adjudicataire qui aura été défaillant ou qui n'aura pas respecté les présentes conditions générales d'achat.

e) Les achats qui n'auront pas été retirés dans les septs jours de la vente (samedi, dimanche et jours fériés compris), pourront être transportés dans un lieu de conservation aux frais de l'adjudicataire défaillant qui devra régler le coût correspondant pour pouvoir retirer le lot, en sus du prix, des frais et des taxes.

f) L'acquéreur pourra se faire délivrer à sa demande un certificat de vente qui lui sera facturé la somme de 60 euros TTC.

**4 - Les incidents de la vente**

a) Dans l'hypothèse où deux personnes auront porté des enchères identiques par la voix, le geste, ou par téléphone et réclament en même temps le bénéfice de l'adjudication après le coup de marteau, le bien sera immédiatement remis en vente au prix proposé par les derniers enchérisseurs, et tout le public présent pourra porter de nouvelles enchères.

b) Pour faciliter la présentation des biens lors de ventes, **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** pourra utiliser des moyens vidéos. En cas d'erreur de manipulation pouvant conduire pendant la vente à présenter un bien différent de celui sur lequel les enchères sont portées, **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** ne pourra engager sa responsabilité, et sera seul juge de la nécessité de recommencer les enchères.

c) Pour faciliter les calculs des acquéreurs potentiels, **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** pourra être conduit à utiliser à titre indicatif un système de conversion de devises. Néanmoins les enchères ne pourront être portées en devises, et les erreurs de conversion ne pourront engager la responsabilité de **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan.**

**5 - Préemption de l'État français**

L'Etat français dispose d'un droit de préemption des œuvres vendues conformément aux textes en vigueur.
L'exercice de ce droit intervient immédiatement après le coup de marteau, le représentant de l'Etat manifestant alors la volonté de ce dernier de se substituer au dernier enchérisseur, et devant confirmer la préemption dans les 15 jours.
**Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** ne pourra être tenu pour responsable des conditions de la préemption par l'Etat français.

**6 - Propriété intellectuelle - reproduction des œuvres**

**Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** est propriétaire du droit de reproduction de son catalogue. Toute reproduction de celui-ci est interdite et constitue une contrefaçon à son préjudice.
En outre **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** dispose d'une dérogation légale lui permettant de reproduire dans son catalogue les œuvres mises en vente, alors même que le droit de reproduction ne serait pas tombé dans le domaine public.
Toute reproduction du catalogue de **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** peut donc constituer une reproduction illicite d'une œuvre exposant son auteur à des poursuites en contrefaçon par le titulaire des droits sur l'œuvre.
La vente d'une œuvre n'emporte pas au profit de son propriétaire le droit de reproduction et de représentation de l'œuvre.

**BANQUE PARTENAIRE :**






# CONDITIONS OF PURCHASE

**Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** is a company of voluntary auction sales regulated by the law of the 10 July 2000.
In such capacity **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** acts as the agent of the seller who contracts with the buyer.
The relationships between **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** and the buyer are subject to the present general conditions of purchase which can be modified by saleroom notices or oral indications given at the time of the sale, which will be recorded in the official sale record.

**1 - Goods for auction**

a) The prospective buyers are invited to examine any goods in which they may be interested, before the auction takes place, and notably during the exhibitions.
**Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** is at disposal of the prospective buyers to provide them with reports about the conditions of lots.

b) Description of the lots resulting from the catalogue, the reports, the labels and the verbal statements or announcements are only the expression by **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** of their perception of the lot, but cannot constitute the proof of a fact.

c) The statements by made **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** about any restoration, mishap or harm arisen concerning the lot are only made to facilitate the inspection thereof by the prospective buyer and remain subject to his own or to his expert's appreciation.
The absence of statements **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** by relating to a restoration, mishap or harm, whether made in the catalogue, condition reports, on labels or orally, does not imply that the item is exempt from any current, past or repaired defect.
Inversely, the indication of any defect whatsoever does not imply the absence of any other defects.

d) Estimates are provided for guidance only and cannot be considered as implying the certainty that the item will be sold for the estimated price or even within the bracket of estimates.
Estimates cannot constitute any warranty assurance whatsoever.
The estimations can be provided in several currencies; the conversions may, in this case or, be rounded off differently than the legal rounding.

**2 - The sale**

a) In order to assure the proper organisation of the sales, prospective buyers are invited to make themselves known to **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** before the sale, so as to have their personal identity data recorded.
**Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** reserves the right to ask any prospective buyer to justify his identity as well as his bank references.
**Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** reserves the right to refuse admission to the auction sales premises to any prospective buyer for legitimate reasons.

b) Any person who is a bidder undertakes to pay personally and immediately the hammer price increased by the costs to be born by the buyer and any and all taxes or fees/expenses which could be due.
Any bidder is deemed acting on his own behalf except when prior notification, accepted by **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan,** is given that he acts as an agent on behalf of a third party.

c) The usual way to bid consists in attending the sale on the premises.
However, **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** may graciously accept to receive some bids by telephone from a prospective buyer who has expressed such a request before the sale.
**Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** will bear no liability / responsability whatsoever, notably if the telephone contact is not made, or if it is made too late, or in case of mistakes or omissions relating to the reception of the telephone.
For variety of purposes, **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** reserves its right to record all the telephone communications during the auction. Such records shall be kept until the complete payment of the auction price, except claims.

d) **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** may accept to execute orders to bid which will have been submitted before the sale and by **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** which have been deemed acceptable.
Should **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** receive several instructions to bid for the same amounts, it is the instruction to bid first received which will be given preference.
**Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** will bear no liability/responsibility in case of mistakes or omission of performance of the written order.

e) In the event where a reserve price has been stipulated by the seller, **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** reserves the right to bid on behalf of the seller until the reserve price is reached.
The seller will not be admitted to bid himself directly or through an agent.
The reserve price may not be higher than the low estimate for the lot printed in the catalogue.

f) **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** will conduct auction sales at their discretion, in accordance with established practices.
**Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** reserves the right to refuse any bid, to organise the bidding in such manner as may be the most appropriate, to move some lots in the course of the sale, to withdraw any lot in the course of the sale, to combine or to divide some lots in the course of the sale.
In case of challenge or dispute, **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** reserves the right to designate the successful bidder, to continue the bidding or to cancel it, or to put the lot back up for bidding.

g) Subject to the decision of the person conducting the bidding for **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan,** the successful bidder will be the bidder would will have made the highest bid provided the final bid is equal to or higher than the reserve price if such a reserve price has been stipulated.
The hammer stroke will mark the acceptance of the highest bid and the pronouncing of the word "adjugé" or any equivalent will amount to the conclusion of the purchase contract between the seller and the last bidder taken in consideration.
No lot will be delivered to the buyer until full payment has been made.
In case of payment by an ordinary draft/check, payment will be deemed made only when the check will have been cashed.

**3 - The performance of the sale**

a) In addition of the lot's hammer price, the buyer must pay the following costs and fees/taxes:

**Classic cars**

In addition to the lot's hammer price, the buyer will have to pay the following costs per lot and by degressive brackes:
• From 1 to 150 000 euros: 15% + current VAT
• Over 150 000 euros: 10% + current VAT

**Automobilia**

23% + current VAT

a) - Only the authenticity of the vehicle is guaranteed, taking into consideration the possible reservations made the description.

b) - The vehicles are sold in their current condition. The information in the catalogue is not binding. Indeed, the condition of a car may vary between the time of its description in the catalogue and the time of its presentation at the sale. The exhibition taking place for several days prior to the sale and allowing awareness of the condition of the vehicles, no complaint will be accepted once the sale by auction is pronounced.

c) - For administrative reasons, the designations of the vehicles use the information given on the official vehicle registration documentation.

d) - Considering the possible evolution of the condition of the cars, as stated under b), it is specified that the price ranges are given strictly for informational purposes and on a provisional basis. Now, the estimations will be put out at the beginning of the exhibition and if need be, corrected publicly at the time of the sale and recorded in the minutes thereof.

e) - The bidders are deemed to have read the documentation relating to each vehicle, notably the technical inspections which are available at the auction sales company. However, some vehicles may be sold without having been submitted to the examination of technical inspection because of their age, of their non-circulating condition or of their competition aspect. The public will have to inquire about it at the time of the preview and sale.

f) - The vehicles preceded by an asterisk (*) have been consigned by owners from outside the EEC. The buyers will have to pay a VAT of 5.5% in addition to the hammer price, for which buyers from outside the EEC will be able to be reimbursed on presentation of export documentation within a time limit of one month after the sale, failing which it will not be possible to obtain reimbursement of such VAT.

g) - The buyer has the burden and the exclusive responsibility for the change of registration of vehicles, notably within the time limit set forth by law.

**8 - Severability**

The clauses of these general conditions of purchase are independant from each other. Should a clause whatsoever be found null and void, the others shall remain valid and applicable.

**9 - Law and Jurisdiction**

These Conditions of purchase are governed by French law exclusively.
Any dispute relating to their existence, their validity and their binding effect on any bidder or buyer shall be submitted to the exclusive jurisdiction of the Courts of France.

1) Lots from outside the EEC : **(indentified by an ❍)**
In addition to the commissions and taxes indicated above, an additional import VAT will be charged (5,5% of the hammer price, 19,6% for jewelry).

2) The taxes (VAT on commissions and VAT on importation) can be retroceded to the purchaser on presentation of written proof of exportation outside the EEC.
An EEC purchaser who will submit his intra-Community VAT number will be exempted from paying the VAT on commissions.
The payment of the lot will be made cash, for the whole of the price, costs and taxes, even when an export licence is required.
The purchaser will be authorized to pay by the following means :
- in cash: up to 3 000 euros, costs and taxes included, for French citizen, **up to 7 600 euros, costs and taxes included,** for foreign citizen on presentation of their identity papers.
- By cheque or bank transfer.
- By credit card: VISA, MASTERCARD or AMEX (in case of payment by AMEX, a 2,40% additional commission corresponding to cashing costs will be collected)".

b) **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** will be authorized to reproduce in the official sale record and on the bid summary the information that the buyer will have provided before the sale. The buyer will be responsible for any false information given.
Should the buyer have neglected to give his personal information before the sale, he will have to give the necessary information as soon as the sale of the lot has taken place.
Any person having been recorded by **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** has a right of access and of rectification to the nominative data provided to Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan pursuant to the provisions of Law of the 6 July 1978.

c) The lot must to be insured by the buyer immediately after the purchase. The buyer will have no recourse against **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan,** in the event where, due to a theft, a loss or a deterioration of his lot after the purchase, the compensation he will receive from the insurer of **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** would prove unsufficient.

d) The lot will be delivered to the buyer only after the entire payment of the price, costs and taxes.In the meantime **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** may invoice to the buyer the costs of storage of the lot, and if applicable the costs of handling and transport.
Should the buyer fail to pay the amount due, and after notice to pay has been given by **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** to the buyer without success, at the seller's request, the lot is re-offered for sale, under the French procedure known as "procédure de folle enchère". If the seller does not make this request within a month from the date of the sale, the sale will be automatically cancelled, without prejudice to any damages owed by the defaulting buyer.
In addition, **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** reserves the right to claim against the defaulting buyer, at their option:
- interest at the legal rate increased by five points,
- the reimbursement of additional costs generated by the buyer's default,
- the payment of the difference between the initial hammer price and the price of sale after "procédure de folle enchère" if it is inferior as well as the costs generated by the new auction.
**Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** also reserves the right to set off any amount **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** may owe the defaulting buyer with the amounts to be paid by the defaulting buyer.
**Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** reserves the right to exclude from any future auction, any bidder who has been a defaulting buyer or who has not fulfilled these general conditions of purchase.
e) For items purchased which are not collected within seven days from after the sale (Saturdays, Sundays and public holidays included), **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** will be authorized to move them into a storage place at the defaulting buyer's expense, and to release them to same after payment of corresponding costs, in addition to the price, costs and taxes.

**4 - The incidents of the sale**

a) In case two bidders have bidden vocally, by mean of gesture or by telephone for the same amount and both claim title to the lot, after the bidding the lot, will immediately be offered again for sale at the previous last bid, and all those attending will be entitled to bid again.

b) So as to facilitate the presentation of the items during the sales, **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** will be able to use video technology. Should any error occur in operation of such, which may lead to show an item during the bidding which is not the one on which the bids have been made, **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** shall bear no liability/responsability whatsoever, and will have sole discretion to decide whether or not the bidding will take place again.

c) So as to facilitate the price calculation for prospective buyers, a currency converter may be operated by **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** as guidance.
Nevertheless, the bidding cannot be made in foreign currency and **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** will not be liable for errors of conversion.

**5 - Pre-emption of the French state**

The French state in entitled to use a right of pre-emption on works of art, pursuant to the rules of law in force.
The use of this right comes immediately after the hammer stroke, the representative of the French state expressing then the intention of the State to substitute for the last bidder, provided he confirms the pre-emption decision within fifteen days.
**Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** will not bear any liability/responsibility for the conditions of the pre-emption by the French State.

**6 - Intellectual Property Right - Copyright**

The copyright in any and all parts of the catalogue is the property of **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan.**
Any reproduction thereof is forbidden and will be considered as counterfeiting to their detriment.
Furthermore, **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** benefits from a legal exception allowing them to reproduce the lots for auction sale in their catalogue, even though the copyright protection on an item has not lapsed.
Any reproduction of **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan's** catalogue may therefore constitute an illegal reproduction of a work which may lead its perpetrator to be prosecuted for counterfeiting by the holder of copyright on the work.
The sale of a work of art does not transfer to its buyer any reproduction or representation rights thereof.

**BANQUE PARTENAIRE :**



# LIVRAISON ET STOCKAGE
## Delivery and Storage

Les véhicules seront rapatriés dans un parking sécurisé en région parisienne pour un montant de 150 € HT par voiture qui s'ajoutera d'office à votre facture d'achat. Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au dimanche 14 novembre 2010. Les véhicules peuvent être enlevés après règlement intégral à partir de lundi 8 novembre 2010 chez :

*The cars will be shipped to a secured storage place next to Paris at the cost of 150 € + VAT per vehicle, which will be added automatically on your invoice. Storage cost is offered until Sunday 14th November 2010. The cars can be collected after full payment from Monday 8th November 2010 on at :*

**TRANSPORT PREVOST**
16, Chemin des Carrouges
93140 Bondy
Tel : +33 (0)1 48 12 29 99
Fax : +33 (0)1 49 35 19 59
contact@prevost-transports.com

### Transporteurs recommandés – Recommended shippers

**TRANSPORT PREVOST**
16, Chemin des Carrouges
93140 Bondy
Tel : +33 (0)1 48 12 29 99
Fax : +33 (0)1 49 35 19 59
contact@prevost-transports.com

**POLYGON TRANSPORT**
Unit 2H, Marchwood Industrial Park
Normandy Way
Marchwood, Southampton
Hants SO40 3 PB
Tel : +44 2380 871 555
gill@polygon-transport.com

# ORDRE D'ACHAT / *ABSENTEE BID FORM*

**AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS**

**DIMANCHE 7 NOVEMBRE 2010 À 17H**
***SUNDAY 7TH NOVEMBER 2010 - 5PM***

PARIS - Hôtel Marcel Dassault
7, Rond-Point des Champs-Elysées, 75008 Paris

❑ **Ordre d'achat / Absentee Bid**
❑ **Ligne téléphonique / Telephone Bid**

Téléphone / phone |_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|

**Références bancaires obligatoires à nous communiquer :**
**Required bank reference:**

Carte de crédit Visa / Credit card numbers
|_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_|

Expire fin / Expiration date
|_|_| |_|_|

Après avoir pris connaissance des conditions de vente décrites dans le catalogue, je déclare les accepter et vous prie d'acquérir pour mon compte personnel aux limites indiquées en euros, les lots que j'ai désignés ci-dessous. (Les limites ne comprenant pas les frais légaux).

I have read the conditions of sale and the guide to buyers printed in this catalogue and agree to abide by them. I grant your permission to purchase on my behalf the following items within the limits indicated in euros. (These limits do not include buyer's premium and taxes).

Les ordres d'achat doivent impérativement nous parvenir au moins 24 heures avant la vente.
*To allow time for processing, absentee bids should be received at least 24 hours before the sale begins.*

**A renvoyer / Please mail to : Artcurial Briest-Poulain-F.Tajan**
**7, Rond-Point des Champs-Elysées - 75008 Paris**
**Fax : + 33 (0) 1 42 99 20 60 - email : bids@artcurial.com**

Date :

Signature obligatoire :
*Required signature:*

Nom/Name
Prénom/First name
Adresse Adress
Téléphone Phone — Bureau / Office
Fax — Domicile / Home
Mail

| Lot n° | Description du lot / Lot Description | Limite en **EUROS** Maximum **EUROS** price |
|---|---|---|
| | | € |
| | | € |
| | | € |
| | | € |
| | | € |
| | | € |
| | | € |
| | | € |
| | | € |
| | | € |
| | | € |
| | | € |
| | | € |
| | | € |
| | | € |

ARTCURIAL
BRIEST – POULAIN – F. TAJAN

HÔTEL MARCEL DASSAULT
7, ROND-POINT DES CHAMPS-ÉLYSÉES
75008 PARIS

T. +33 1 42 99 20 20
F. +33 1 42 99 20 21
E. contact@artcurial.com

www.artcurial.com

SAS au capital de 1 797 000 €
Agrément n° 2001-005


BRIEST - POULAIN - F.TAJAN

**ASSOCIÉS**
Francis Briest, **Co-Président**
Hervé Poulain
François Tajan, **Co-Président**

**DIRECTEURS ASSOCIÉS**
Violaine de La Brosse-Ferrand
Martin Guesnet
Fabien Naudan

**ADMINISTRATION ET GESTION**
**Direction :** Nicolas Orlowski

**Secrétaire général :**
Axelle Givaudan

**Relations clients :**
Marie Sanna-Legrand, **20 33**
Karine Castagna, **20 28**

**Marketing, Communication et Activités Culturelles :**
Emmanuel Bérard, direction
Morgane Delmas

**Comptabilité et administration :**
Joséphine Dubois, direction
Sandrine Abdelli, Marion Bégat, Virginie Boisseau, Marion Carteirac, Isabelle Chênais, Nicole Frerejean, Mouna Sekour

**Logistique et gestion des stocks :**
Denis Chevallier, Philippe Da Silva, Erwan Hassouni, Joël Laviolette, Vincent Mauriol, Claud Pereira, Lal Sellhanadi

**Transport et douane :**
Marianne Balse, **16 57**

**ORDRES D'ACHAT, ENCHÈRES PAR TÉLÉPHONE**
Anne-Sophie Masson, **20 51**
**bids@artcurial.com**

**ABONNEMENTS CATALOGUES**
Géraldine de Mortemart, **20 43**

**CONSEILLER SCIENTIFIQUE ET CULTUREL**
Serge Lemoine

**COMMISSAIRES PRISEURS HABILITÉS**
Francis Briest, François Tajan, Hervé Poulain, Isabelle Boudot de La Motte, Isabelle Bresset, Stéphane Aubert, Arnaud Oliveux, Matthieu Fournier

**ARTCURIAL TOULOUSE JACQUES RIVET**
**Commissaire-priseur :**
Jacques Rivet
8, rue Fermat. 31000 Toulouse
**t. +33 (0)5 62 88 65 66**
**j-rivet@wanadoo.fr**

**ARTCURIAL DEAUVILLE**
**Commissaire-priseur :**
James Fattori
32, avenue Hocquart de Turtot.
14800 Deauville
**t. +33 (0)2 31 81 81 00**
**contact@artcurial-deauville.com**

**ARTCURIAL LYON MICHEL RAMBERT**
**Commissaire-priseur :**
Michel Rambert
2-4, rue Saint Firmin.
69008 Lyon
**t. +33 (0)4 78 00 86 65**
**mrambert@artcurial-lyon.com**

**ARTCURIAL HOLDING SA**
**Président Directeur Général :**
Nicolas Orlowski

**Vice Président :**
Francis Briest

**Conseil d'Administration :**
Nicole Dassault, Michel Pastor, Francis Briest, Nicolas Orlowski, Hervé Poulain, Daniel Janicot

**Comité de développement**
**Président :**
Laurent Dassault

**Membres :**
S.A. la princesse Zahra Aga Khan, Francis Briest, Guillaume Dard, Daniel Janicot, Serge Lemoine, Delphine Pastor, Michel Pastor, Bruno Pavlovsky, Hervé Poulain, François Tajan

**DÉPARTEMENTS D'ART**

**ART MODERNE**
**Directeur associé :**
Violaine de La Brosse-Ferrand

**Spécialiste :** Bruno Jaubert
**Consultant pour les œuvres de l'École de Paris, 1905-1939 :**
Nadine Nieszawer
**Catalogueur :**
Priscilla Spitzer, **20 65**
**Contacts :** Tatiana Ruiz Sanz, **20 34**
Jessica Cavalero, **20 08**

**ART CONTEMPORAIN**
**Directeur associé :**
Martin Guesnet

**Spécialistes :** Hugues Sébilleau
Arnaud Oliveux
**Spécialiste Italie :**
Gioia Sardagna Ferrari
**Catalogueur :**
Florence Latieule, **20 38**
**Contact :** Sophie Cariguel , **20 04**

**ORIENTALISME**
**Spécialiste :** Olivier Berman, **20 67**

**ESTAMPES, LIVRES ILLUSTRÉS ET MULTIPLES**
**Expert :** Isabelle Milsztein
**Contact :** Marie Megglé, **20 25**

**ART DÉCO**
**Expert :** Félix Marcilhac
**Spécialiste junior :**
Sabrina Dolla, **16 40**
**Recherche et documentation :**
Cécile Tajan

**DESIGN**
**Directeur associé :**
Fabien Naudan

**Spécialiste junior :**
Harold Wilmotte
**Contact :** Alma Barthélémy, **20 48**

**BANDES DESSINÉES**
**Expert :** Éric Leroy, **20 17**
**Contact :** Lucas Hureau, **20 11**

**HISTORIENNE DE L'ART**
Marie-Caroline Sainsaulieu

**MOBILIER, OBJETS D'ART DU XVIII$^{E}$ ET XIX$^{E}$ S.**
**Spécialiste :** Isabelle Bresset
**Céramiques, expert :**
Cyrille Froissart
**Orfèvrerie, experts :**
Cabinet Déchaut-Stetten
**Contact :** Sophie Peyrache, **20 41**

**TABLEAUX ET DESSINS ANCIENS ET DU XIX$^{E}$ S.**
**Spécialiste :**
Matthieu Fournier
**Dessins anciens, experts :**
Bruno et Patrick de Bayser
**Estampes anciennes, expert :**
Antoine Cahen
**Sculptures, expert :**
Alexandre Lacroix
**Tableaux anciens, experts :**
Gérard Auguier, Cabinet Turquin
**Contact :** Elisabeth Bastier, **20 53**

**ÉCOLES ÉTRANGÈRES DE LA FIN DU XIX$^{E}$ S.**
**Spécialiste :** Olivier Berman
**Contact :** Tatiana Ruiz Sanz, **20 34**

**CURIOSITÉS, CÉRAMIQUES ET HAUTE ÉPOQUE**
**Expert :** Robert Montagut
**Contact :**
Isabelle Boudot de La Motte, **20 12**

**SOUVENIRS HISTORIQUES ET ARMES ANCIENNES**
**Expert :** Bernard Bruel
**Contact :** Sophie Peyrache, **20 41**

**LIVRES ET MANUSCRITS**
**Expert :** Olivier Devers
**Spécialiste junior :**
Benoît Puttemans, **16 49**

**ART TRIBAL**
**Expert :** Bernard de Grunne
**Contact :** Florence Latieule, **20 38**

**ART D'ASIE**
**Expert :** Thierry Portier
**Contact :** Sophie Peyrache, **20 41**

**ARCHÉOLOGIE**
**Expert :** Daniel Lebeurrier
**Contact :** Sophie Peyrache, **20 41**

**BIJOUX**
**Spécialiste :** Julie Valade
**Consultant international :**
Ardavan Ghavami
**Expert :** Thierry Stetten
**Contact :** Alexandra Cozon, **20 52**

**MONTRES**
**Expert :** Romain Réa
**Contact :** Julie Valade, **16 41**

**ARTCURIAL MOTORCARS**
**Directeur et spécialiste :**
Matthieu Lamoure
**Spécialiste :** Pierre Novikoff
**Consultant spécialiste :**
Frédéric Stoesser
**Administratrice :**
Iris Hummel, **20 56**

**AUTOMOBILIA**
**Expert :** Estelle Prévot-Perry
**Contact :** Iris Hummel, **20 56**

**VINS ET SPIRITUEUX**
**Experts :**
Laurie Matheson, **16 33**
Luc Dabadie, **16 34**
**vins@artcurial.com**

**HERMÈS VINTAGE**
**Spécialiste :** Cyril Pigot, **16 56**
**Contact :**
Eva-Yoko Gault, **20 15**

**VENTES GÉNÉRALISTES**
**Spécialiste :**
Isabelle Boudot de La Motte
**Contacts :** Juliette Leroy, **20 16**
Élisabeth Telliez, **16 59**

**INVENTAIRES**
**Spécialiste :** Stéphane Aubert
**Consultant :** Jean Chevallier
**Contact :** Inès Sonneville, **16 55**